



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ**  
**CENTRO DE HUMANIDADES**  
**DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

**CAMILA DE SOUSA RICARTE**

**DOS #BREQUEDOSAPPS ÀS ASSOCIAÇÕES DE ENTREGADORES: A  
PERCEPÇÃO DOS TRABALHADORES SOBRE A RESISTÊNCIA À *UBERIZAÇÃO*  
NO TRABALHO POR APLICATIVOS**

**FORTALEZA**

**2023**

CAMILA DE SOUSA RICARTE

DOS #BREQUEDOSAPPS ÀS ASSOCIAÇÕES DE ENTREGADORES: A PERCEPÇÃO  
DOS TRABALHADORES SOBRE A RESISTÊNCIA À *UBERIZAÇÃO* NO TRABALHO  
POR APLICATIVOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Psicologia. Área de concentração: Psicologia.

Orientador: Prof. Dr. Cássio Adriano Braz de Aquino

FORTALEZA

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Sistema de Bibliotecas

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

R376# Ricarte, Camila de Sousa.

Do #brequedosapps às associações de entregadores: : a percepção dos trabalhadores sobre a resistência à uberização no trabalho por aplicativos / Camila de Sousa Ricarte. – 2023.  
92 f.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, 1, Fortaleza, 2023.  
Orientação: Prof. Dr. Cássio Adriano Braz de Aquino.

1. breque dos aplicativos. 2. movimentos de trabalhadores. 3. precarização. 4. uberização. 5. associação. I.  
Título.

CDD

---

CAMILA DE SOUSA RICARTE

DOS #BREQUEDOSAPPS ÀS ASSOCIAÇÕES DE ENTREGADORES: A PERCEPÇÃO  
DOS TRABALHADORES SOBRE A RESISTÊNCIA À *UBERIZAÇÃO* NO TRABALHO  
POR APLICATIVOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Psicologia. Área de concentração: Psicologia.

Aprovada em: 18/04/2023.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Cássio Adriano Braz de Aquino (Orientador)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Profa. Dra. Mariana Aguiar Alcântara de Brito  
Universidade de Fortaleza (UNIFOR)

---

Profa. Dra. Maristela de Souza Pereira  
Universidade Federal de Uberlândia (UFU)

## AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, professor Cássio Aquino, por toda a paciência e generosidade com meu texto! A leveza com que você traduz a vida acadêmica é uma inspiração. Obrigada por cada pontuação e por cada vez que me fez rir com um comentário que chegava marcado “não entendi muito bem”!

Ao meu Amor, Edson. Por toda a construção de nossa vida até aqui, você me ensina a ter paciência e a dar a proporção correta que cada coisa deve ter. Obrigada, pela sua certeza de que sempre vai dar tudo certo!

Ao Dug que tanto me observou enquanto escrevia, lia e mexia nesta dissertação; ele também fez parte do processo.

À minha avó, Rosália. Pelo Amor, por tudo, pelos chamados à vida e por todas as conversas na calçada que, sem que soubéssemos, conduziam os fios de um longo tempo.

À minha mãe, Sílvia, que como professora me ensinou muito. Obrigada por tudo! Principalmente, pelas histórias que compuseram parte da minha trajetória de escuta dos trabalhadores precários.

Ao meu pai, Acrísio, trabalhador autônomo que insistiu em criar outros futuros para suas filhas. A história dele também compõe minha escrita.

Aos meus irmãos, Raquel e Gabriel. Por tanto, muito obrigada por cada palavra de apoio e por cada risada que vocês me proporcionam e que salvam nos dias ruins. Vocês são minhas saudades diária!

À minha irmã Alessandra, que em breve haja um lugar pra você na Universidade também!

À minha maior incentivadora, de sempre, Ingrid Sampaio!

Às minhas amigas Morena Simonetti e Flora Guimarães, sem vocês reclamar do mestrado não teria tanto sentido! Afinal, vocês não têm noção!

À minha amiga Eveline Nogueira, minha inspiração na Psicologia Social do Trabalho. Foi uma oportunidade e tanto ter podido virar sua amiga, muito obrigada pelas trocas!

Ao meu amigo Felix Nogueira, pela parceria e por ter topado ler meu texto!

Ao Núcleo de Psicologia do Trabalho da UFC (NUTRA) pela abertura, pelas trocas de experiência e enriquecimento acadêmico; em especial ao Dímitre, ao Chico, à Gabriela Freitas e à Janequeli Gomes.

À professora Maristela Pereira, pela leitura de meu trabalho e o cuidado nas intervenções e pelas contribuições iniciadas no momento da qualificação.

À professora Mariana Brito, pela leitura, por ter aceitado participar desta etapa do processo.

Aos trabalhadores que compartilharam comigo suas experiências de vida, luta e trabalho, meu muito obrigada!

À Natália Diógenes, pela cuidadosa leitura e revisão.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa concedida que garantiu alguma tranquilidade em meio à Pandemia de Covid-19.

## RESUMO

Esta pesquisa tem o intuito de investigar o surgimento de movimentos de resistência dos entregadores por aplicativos de *delivery*, reconhecendo-os como associações de defesa dos interesses econômicos, políticos, sociais e profissionais dos trabalhadores desse setor. Partindo pressuposto inicial de que o ambiente laboral desses trabalhadores está situado na precarização, é justificável o diálogo teórico com alguns autores da Psicologia Social do Trabalho (PST), posto que a atuação nesta linha teórica se pauta pelo enfoque nos fenômenos de trabalho a partir da percepção dos trabalhadores. Temos como objetivos analisar o contexto de emergência dos “Breques dos aplicativos”, em suas relações histórico-políticas com o neoliberalismo e com outros movimentos de trabalhadores. Para alcançarmos tais intentos, entrevistamos entregadores por aplicativos nas cidades de Fortaleza - CE e de Brasília - DF, ancorados nas contribuições da PST para a análise dos dados, extraindo em nosso estudo a singularidade da atividade a partir da percepção dos entregadores entrevistados. A partir da compreensão crítica das contradições no mundo do trabalho, considerando as relações de poder em jogo na atividade pesquisada, bem como a especificidade histórica e as peculiaridades do momento do capitalismo, depurar disso as condições apontadas pelos nossos interlocutores. Dentre os resultados, estão os indicativos de que os laços formados nas lutas conduzem às formações de Associações de trabalhadores como meios para levar adiante as reivindicações e como um dos destinos possíveis em que os Breques desembocaram.

**Palavras-chave:** breque dos aplicativos; movimentos de trabalhadores; precarização; uberização; associação.

## ABSTRACT

This research aims to investigate the emergence of resistance movements of *delivery* drivers from *delivery* apps, recognizing them as associations for the defense of economic, political, social and professional interests of workers in this sector. Starting from the initial assumption that the labor environment of these workers is situated in precariousness, the theoretical dialogue with some authors of Social Psychology of Work (SPW) is justified, since the performance in this theoretical line is guided by the focus on work phenomena from the perception of workers. We have as objectives to analyze the context of emergence of the “Breques dos aplicativos”, in its historical-political relations with neoliberalism and with other workers' movements. To achieve these intentions, we interviewed app deliverers in the cities of Fortaleza - CE and Brasília - DF, anchored in the contributions of SPW for data analysis, extracting in our study the uniqueness of the activity from the perception of the interviewed deliverers. From the critical understanding of the contradictions in the world of work, considering the power relations at play in the researched activity, as well as the historical specificity and the peculiarities of the moment of capitalism, we debug from this the conditions pointed out by our interlocutors. Among the results are the indications that the bonds formed in their struggles lead to the formation of Workers' Associations as a means to carry out the workers' claims and as one of the possible destinations in which the Breques ended up.

**Keywords:** breques dos aplicativos; workers' movements; precarization; uberization; association.



## SUMÁRIO

1	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	11
2	<b>PERCURSO METODOLÓGICO</b> .....	14
3	<b>NEOLIBERALISMO: TRABALHO, TEMPO E SUBJETIVIDADE</b> .....	17
4	<b>UBERIZAÇÃO: QUESTÕES QUANTO AO NOVO MODELO DE TRABALHO</b> .....	26
5	<b>A EMERGÊNCIA DA RESISTÊNCIA: O “BREQUE DOS APLICATIVOS”</b> .....	39
5.1	<b>Os Breques dos aplicativos a partir de nossos entrevistados</b> .....	49
6	<b>A LUTA COTIDIANA: EXCERTOS DAS ENTREVISTAS</b> .....	56
6.1	<b>“O cara tem que ser um equilibrista”: o percurso de precarização e o trabalho por aplicativos</b> .....	56
6.2	<b>Modos de estar no aplicativo: Intermitência, Operador Logístico e Nuvem</b>	67
7	<b>AS ASSOCIAÇÕES QUE COMEÇAM A SE CONFIGURAR A PARTIR DOS BREQUES DOS APLICATIVOS</b> .....	75
8	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	83
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	86

## PRÓLOGO

O processo de pesquisa desenvolvido com o mestrado surge, inicialmente, a partir de uma angústia particular em questionar os próprios caminhos formativos e a relação da Psicologia com as questões e exigências de sua época. Ao questionar-me sobre as utilidades teóricas e estudos feitos até então, havia um desejo de interrogação sobre as vulnerabilidades que o tempo histórico parece induzir aos sujeitos. Era uma questão quanto ao meu próprio trabalho, mas não parecia possível entregar um projeto que indicasse tanta implicação, ainda que agora esteja posto. Ao deslocar a questão, e permanecendo atenta ao interesse pela significação que a atividade laboral assume para os trabalhadores, passei por um afastamento que o caminho de pesquisa requer, o de suposta isenção, e formulei questões a partir da recente intensificação do número de entregadores por aplicativos circulando pela cidade, com suas bolsas e logos de empresas acopladas à si, como parte do próprio corpo. A atividade em crescente, à primeira vista, indicava interessantes hipóteses passíveis de articulação teórica com a Psicologia Social do Trabalho.

Inicialmente nomeado como “*Para qualquer fome: o mercado e a precarização laboral via alguns aplicativos de delivery em Fortaleza*”, o projeto aprovado na linha de pesquisa “Processos Psicossociais e Vulnerabilidades Sociais” indicava questões e intencionava situar a cidade e seus entregadores diante da onda de trabalhadores precarizados que crescia no país. O caminho delineado a partir das disciplinas e do acompanhamento de orientação acabou por direcionar a pesquisa e o meu interesse quanto aos efeitos do discurso neoliberal sobre os entregadores. A desregulamentação, a construção de um ideário de empreendedorismo, impulsionando a construção solitária do trajeto laboral, eram algumas temáticas que recorrentemente apareciam nas leituras sobre neoliberalismo e as novas formas de trabalho. A partir da leitura de entrevistas disponíveis nas mídias, jornais e documentos, a maneira como os entregadores falavam e percebiam a própria atividade foi surgindo como o mais interessante, como um dado condutor da pesquisa, uma nova questão foi sendo formulada, mesmo que ainda não enunciada: “como eles podem resistir à intensificação da precarização?”.

Com a chegada da pandemia de Covid-19 e a suspensão das aulas, houve um isolamento que afetou o andamento da pesquisa e promoveu uma mudança na maneira de pensar sobre o projeto. Em decorrência da pandemia, um outro delineamento metodológico foi apresentado pelo próprio campo a ser pesquisado, ao tempo em que a crise de saúde e econômica se interpuseram como intensificadoras de situações precarizantes do trabalho de profissionais já vulneráveis. Os movimentos de entregadores indicaram alguns caminhos de

respostas possíveis àquilo que eu estava hesitando em perguntar. Os “Breques dos aplicativos” surgiram para dimensionar a pesquisa como tentativa de mapear os movimentos de resistência ao trabalho *uberizado* por aplicativos e, por fim, tivemos contato com algumas associações de entregadores. O novo campo de pesquisa se apresentava à medida que o movimento se consolidava e rapidamente se modificava. A pesquisa apresentada a seguir, nomeada “Dos #Brequedosapps às Associações: a percepção dos trabalhadores sobre a resistência à *uberização* no trabalho por aplicativos”, tem como objetivo apresentar a importância da organização de trabalhadores precários diante da intensificação das políticas neoliberais que esfacelam direitos e desorganizam a classe trabalhadora.

## 1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa tem como objeto a percepção da categoria de entregadores sobre os movimentos de resistência dos trabalhadores por aplicativo ao modelo de gestão do trabalho em operação nas plataformas. Para abordarmos esse tema, intencionamos aqui demarcar os antecedentes do que consideramos o marco da resistência dos entregadores no Brasil, os movimentos denominados “Breques dos aplicativos”, dada sua representatividade dentre os próprios trabalhadores e através da mídia. Para tanto, faz-se necessário delimitar as mudanças constantes no mundo do trabalho, que tornam possíveis a atividade em questão, e o momento em que o país se encontra na relação entre a atividade laboral e o neoliberalismo.

Ao longo dos últimos anos, período que compreende os anos de 2020 e 2022, algumas mudanças foram intensificadas no que configura o trabalho por aplicativos, e a Pandemia de Covid-19 representou um marco para o início das lutas de trabalhadores do *delivery* no Brasil, visto ter havido uma exacerbação das relações precárias de trabalho, mas também a exposição de uma precariedade da vida desses sujeitos. O período demarcado fez crescer o desemprego e inseriu consideravelmente mais trabalhadores em atividades informais (AMORIM; MODA, 2021), alterando o tempo de trabalho dos que já estavam em atividade nas plataformas e intensificando a precarização. Através das dificuldades impostas pelo momento de crise sanitária, tivemos uma reconfiguração da posição destes trabalhadores diante das plataformas. Para que fosse possível delimitar o que consideramos imprescindível numa abordagem do tema, fizemos uma pesquisa que compreendesse os antecedentes do marco temporal que aqui delimitamos no que concerne o contexto econômico-laboral.

O trabalho continua a ser importante via de reconhecimento entre pares. Passamos por constantes viradas sociais que reestruturam a atividade laboral e hoje acompanhamos a imbricação do trabalho ao avanço tecnológico que, para além da dificuldade imposta pelo capital, inseriu outras tantas, como acompanharemos ao longo desta dissertação. Consideramos as mudanças ocorridas como fundamentais à constituição do dificultoso enlace entre tempo, trabalho e subjetividade. A estrutura que altera a relação entre empregados e empregadores, com a qual lidamos hoje de maneira intensificada e diferente, tem como ponto inicial a década de 1970, período considerado importante marco de inserção de políticas neoliberais ao redor do mundo.

A substituição do *fordismo* pelo modo de produção *toyotista* aponta-nos as primeiras mudanças consideráveis ao contexto laboral mais recente. Com tal transformação, demarcadamente no contexto fabril, temos o primeiro caminho à flexibilização do trabalho. Nas

linhas de montagem, as atividades dos empregados não eram mais produzidas por especialistas em uma única função, o que em desenvolvimento, desde então, contribui para que tenhamos acesso às condições laborais que conhecemos atualmente, extremamente desreguladas, frágeis e em constante processo de precarização.

Considerando o contexto exposto, a nossa preocupação aqui recai sobre um segmento que localizamos no que Antunes (2018) denomina como “nova morfologia dos trabalhadores de serviço”, a saber, os trabalhadores de *delivery* em aplicativos. Eles estão na ponta dessa remodelação constante do mercado. Um grupo que se relaciona com o aspecto tecnológico e empreendedor demandado pelo mercado, pois que trabalham informativamente. Lançados à sorte, trabalham sozinhos, sem vínculos com seus pares ou empregatícios, estamos aqui diante da *uberização* do trabalho (ABÍLIO, 2019; ANTUNES, 2018), que insere na gestão do trabalho um novo modelo de operação. É importante considerar que as plataformas digitais atendem ao capital como mais um motor de lucro, “o empreendedorismo que é promovido por elas podem esconder formas de sujeição dos trabalhadores” (ANDRÉ *et al.*, 2019, p. 16), visto que as jornadas não são proporcionais aos ganhos, os trabalhadores não possuem garantia alguma, e todos os custos ficam a cargo deles.

A pesquisa apresentada está dividida em oito partes, nomeadas: **Introdução**, na qual situamos o desdobramento histórico que condiciona a existência das atividades por aplicativo; **Percurso Metodológico**, onde indicaremos o caminho construído na pesquisa apresentada; a terceira parte, **Neoliberalismo: trabalho, tempo e subjetividade**, em que caracterizamos as incidências da política neoliberal na subjetividade, construindo um outro tipo de sujeito suscetível às reformulações no campo de trabalho, tanto pelas desproteções no âmbito político quanto laboral; na quarta parte, chamada **Uberização: questões quanto ao novo modelo de trabalho**, situamos a atividade por plataformas e as suas caracterizações em articulação com a precarização do trabalho. A partir de então, passamos a abordar as percepções dos trabalhadores quanto a sua atividade. Na parte cinco, dividimos a percepção sobre os breques dos aplicativos entre **A emergência da resistência: o Breque dos aplicativos** e **Os Breques dos aplicativos a partir de nossos entrevistados**. Na parte seis, retomamos os testemunhos de nossos entrevistados em **A luta cotidiana: excertos das entrevistas**. As considerações colhidas a partir dos discursos de entregadores estão subdivididas entre: “**O cara tem que ser um equilibrista**”: o percurso de precarização e o trabalho por aplicativo; e **Modos de estar no aplicativo: intermitência, operador logístico e nuvem**. Na sétima parte de nosso trabalho, trazemos alguns produtos de nosso percurso, pois tivemos a ocasião de entrevistar indivíduos que fizeram referências às **Associações que começam a se configurar**

**a partir dos Breques dos aplicativos.** Terminamos o nosso trabalho com as **Considerações Finais**, em que retomamos os objetivos da pesquisa e o modo como eles foram alcançados, apontamos um recorte dos indicativos futuros para nosso trabalho.

## 2 PERCURSO METODOLÓGICO

Partindo da pergunta inicial quanto à formação dos movimentos de resistência aos aplicativos, inicialmente fizemos um percurso exploratório, que consistiu em formular pressupostos que promovessem maior familiaridade com o tema (APPOLINÁRIO, 2012). Fizemos, portanto, uma explanação teórica quanto aos estudos sobre o trabalho por aplicativos no Brasil em suas articulações com os avanços de desregulamentação das garantias e seguridades laborais (ABÍLIO, 2019; ABÍLIO *et al.*, 2020; AMORIM; MODA, 2021; ANTUNES, 2018, 2020; GROHMANN, 2020). Dada a brevidade de existência do grupo a ser estudado, o de participantes do movimento “Breque dos apps”, esta aproximação anterior se fez necessária ao delineamento da metodologia de pesquisa aplicável posteriormente. Neste momento, tivemos o auxílio de textos jornalísticos, textos postados em redes sociais e documentários que permitiram acesso ao discurso dos participantes e que por vezes sustentou nossa articulação teórica antes que tivéssemos acesso aos nossos entrevistados. Com a utilização desse material, faz-se importante reconhecer a inserção de um outro viés para além do construído no curso da pesquisa, visto que as abordagens dos temas através das mídias passam pelo crivo da produção e edição ao qual o produto é submetido antes de ser publicizado.

Ao passo em que este movimento de pesquisa sobre os Breques foi elaborado, seguimos algumas linhas de estudos; a saber, fizemos um histórico sobre a uberização do trabalho e a chegada da empresa Uber ao Brasil, dado que a inserção da atividade por aplicativos no país confunde-se com a inserção da própria empresa no contexto nacional. Passamos a uma revisão bibliográfica sobre os movimentos de trabalhadores no Brasil, estes sendo permeados pelo histórico das organizações sindicais. Como marcos importantes para nosso avanço nestes escritos, passamos por um apanhado quanto às implicações do neoliberalismo nas modificações de curso no mundo laboral e permeando intrinsecamente as linhas de pesquisa que elencamos anteriormente. Fizemos, então, uma breve revisão apontando o histórico da relação de organização dos trabalhadores no Brasil com os movimentos sindicais, bem como sobre o aprofundamento de modificações que o neoliberalismo promove nas relações de trabalho (ANTUNES, 2018; AQUINO, 2020; BOITO JR., 1996; BROWN, 2020; VASAPOLLO, 2005), alterando, portanto, a relação dos trabalhadores com as organizações de movimentos de lutas por direitos.

Aqui, chegamos às Associações e ao próprio Breque dos aplicativos como alternativas de articulação dentre os trabalhadores que não têm a atividade reconhecida como empregos. Este histórico nos permite ter como horizonte a existência de uma diferença crucial

entre o modelo de trabalho anterior às desregulações pelas quais as atividades laborais vêm passando e hoje, quando há a existência de serviço nos modelos de gestão aos quais estão submetidos os trabalhadores por aplicativos (ABÍLIO *et al.*, 2020; AMORIM; MODA, 2021; CORREIA, 2020; SILVA *et al.*, 2020).

A pesquisa foi submetida e aprovada pelo Comitê de Ética em pesquisa da Universidade Federal do Ceará (UFC), sob o registro de número CAAE: 55915521.5.0000.5054, sob o nome “#Brequesdosapps: o efeito da pandemia de Covid-19 no trabalho de entregadores por aplicativo”, as constantes mudanças no nome acompanham a vivacidade e rapidez com que a atividade pesquisada também sofre alterações. Com a aprovação do projeto, formulamos as entrevistas.

A composição da entrevista foi feita a partir da recorrência de conteúdos na pesquisa bibliográfica e intencionando dar conta dos objetivos gerais e específicos do projeto, tais eram: investigar o surgimento do “movimento breque dos aplicativos”; analisar a relação dos “breques” com a precarização do trabalho sob o regime neoliberal; compreender os movimentos de lutas dos trabalhadores e as relações históricas dos entregadores com outros movimentos trabalhistas.

Os conteúdos foram analisados com base nos fundamentos teórico-metodológicos da Psicologia Social do Trabalho (PST), dando espaço aos trabalhadores para falarem sobre as suas atividades de trabalho e questionarem as condições às quais são submetidos. Como uma pesquisa orientada por esta perspectiva teórica, faz-se a justificativa dos passos dados nesta escrita dissertativa; pois que a compreensão do trabalho dá-se de maneira crítica e em análise conjunta das condições que dão suporte à atividade pesquisada, tendo como base principal a vivência do trabalhador e promovendo, se possível, a conscientização sobre as contradições existentes nas atividades de trabalho pesquisadas (BERNARDO *et al.*, 2015).

Entrevistamos 6 trabalhadores por aplicativos, sendo 4 residentes em Fortaleza – CE e 2 residentes em Brasília – DF. Nossa amostra foi composta por conveniência, geralmente um entrevistado indicava outro, e assim chegamos às Associações de entregadores por aplicativo. Todos os entrevistados eram homens, 4 deles tinham as entregas como única atividade e 2 possuíam um emprego e trabalhavam por aplicativo como complementação de renda. Iniciamos ainda contato com outros indivíduos, residentes e participantes das mobilizações em São Paulo, mas que não chegaram a compor o registro final da pesquisa. Nossos contatos foram iniciados através de Whatsapp e parte das entrevistas foram realizadas por esta via, através de mensagens de áudio. Algumas entrevistas ocorreram presencialmente, de acordo com a disponibilidade do entrevistado, que geralmente levava um colega de atividade



que aceitava também participar da pesquisa. Processo semelhante ocorrido tanto em Brasília quanto em Fortaleza, no período que compreendeu maio e agosto de 2022.

A partir das entrevistas, alguns conteúdos foram colhidos como tópicos especiais de análise, a saber: precarização; mobilidade excessiva como exigência do neoliberalismo; e os problemas com o sistema operacional. O breque dos aplicativos acabou por tornar-se um pano de fundo das entrevistas, os entregadores acabavam por focar na vivência de trabalho mais recente e nas problemáticas corriqueiras das atividades, ainda que no discurso de alguns entregadores pudéssemos identificar a organização em julho de 2020 como referente nítido para outras iniciativas a posteriori. Ao passo em que lidamos com uma atividade rapidamente mutável, optamos por lidar com o material possível de ter sido colhido e avaliá-lo como panorama de abertura de caminhos para indicativos de pesquisas posteriores.

### 3 NEOLIBERALISMO: TRABALHO, TEMPO E SUBJETIVIDADE

Para compreendermos a existência da atividade por aplicativo, pensamos ser necessária uma explanação do que compreendemos como seus antecedentes. Para tanto, uma breve discussão que abranja alguns dos ideais neoliberais faz-se necessária. Uma vez que este novo arranjo econômico incide nas estruturas do trabalho de maneira significativa, de modo a compor a teia de fundo que permeia todo o nosso esforço em compreender a constituição dos “Breques dos Aplicativos” enquanto referente de organização para outras iniciativas de resistência dos entregadores.

Partimos, portanto, em nossa conceituação teórica de uma compreensão das alterações que o dialeto econômico insere nas relações entre sujeitos no campo do trabalho e que perpassam outras instâncias. Faz-se necessária a compreensão da atividade laboral tendo em vista as interseções entre trabalho, tempo e subjetividade, uma vez que, na literatura, encontramos ressonância de uma produção subjetiva perpassada pela relação que o capital tem modificado com o tempo. À medida que as relações de produção foram e são aceleradas, os sujeitos são impelidos também à aceleração. Veremos essa imbricada relação assumir importância ao longo de nosso escrito e permear as vinhetas de nossas análises por repetidas vezes. O tempo e o sujeito, organizados pelo tempo liberado do trabalho, assumem nas entregas por aplicativo uma outra dimensão. Neste serviço, os laços de contratualidade foram amplamente desfigurados. Nas plataformas, o tempo disponível ao serviço é incerto e as atividades são pagas pela rapidez em que são executadas, uma a uma, visto que se estrutura como um serviço por demanda (ABÍLIO, 2020; ANTUNES, 2018).

Podemos, portanto, identificar que houve “uma mudança da relação com o tempo, que não é mais determinada pelo contrato salarial, mas por projetos que são levados a cabo com diversos empregadores. E isso vai muito além do mundo profissional; trata-se de uma ética pessoal em tempos de incerteza” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 336). Dessa forma, a relação com o tempo, pensada através do trabalho, incide de maneira diferente nos trabalhadores por aplicativo, pois eles precisam organizar a vida em torno de estratégias que garantam alguma estabilidade através de um trabalho exacerbadamente incerto. Há uma captura subjetiva, marcada pelo ideário de incertezas incutido predominantemente pelas relações laborais, diluídas entre diversos e pequenos serviços escassos e de poucos pagamentos, mas sustentada pelo lugar que o trabalho ocupa no ideário social e pelo modo como, no capitalismo, ele regula e faz a mediação de nossa relação com o tempo e entre nossos pares, alteração fundamental que tomaremos como primeira elaboração de nosso estudo.

As mudanças no mundo do trabalho incidem sobre a subjetividade, como afirmamos anteriormente. Há, através de pequenas operações, uma cooptação da subjetividade pelo modelo de gestão empresarial e ela é imprescindível à sustentação dos ideais neoliberais. Trata-se de uma espécie de fusão entre os termos que pretendemos interseccionar, portanto, “desde cedo, a economia política teve como fiadora uma psicologia científica que descrevia uma economia psíquica homogênea a ela” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 325), o que significava dizer que os ideais produtivos eram expandidos e descolados do sujeito trabalhador. Agora, os sujeitos individualmente eram responsáveis pela produção de suas felicidades. Há, nessa operação, alguns artifícios, pois que paulatinamente é incutido no sujeito a responsabilidade individual de uma produção, comumente de felicidade, e atrelada aos ganhos materiais obtidos através do trabalho, mas não mais associada unicamente a ele. Sutilmente, as barreiras entre a vida laboral e a pessoal vão desfazendo-se. Passa-se a desejar algo e a ser o responsável pela produção deste algo que não sabemos o quanto tem a ver com trabalho. Dardot e Laval (2016), a partir disso, mencionam que há uma produção fabril de um novo sujeito, em unidade, portanto, isolado. A este sujeito nomeiam “sujeito neoliberal” ou “neossujeito”.

Diante da ultimíssima realidade a qual somos apresentados, não reconheceríamos uma cisão entre trabalhador e subjetividade, não haveria um objeto passivo à espera de ordens, mas um sujeito engajado e inteiramente entregue à atividade laboral, uma vez que o desejo dele é realizado em articulação ao trabalho. Deu-se uma imbricação que faz os indivíduos trabalharem para uma empresa como se o fizessem para si. Assim, o novo ideal de homem é aquele que gerencia a vida e calcula o tempo em semelhança ao que se faz numa empresa; indicativos caros ao nosso estudo, uma vez que percebemos esta operação de transformação do sujeito em unidade como fundamental à captura dos entregadores por aplicativo e um empecilho na construção de lutas coletivas.

Os padrões de vida foram e são alterados em continuidade a partir desta relação conflituosa entre trabalho e capital. Segundo Vasapollo (2005), em concomitância às mudanças que iniciaram a partir das tecnologias advindas do pós-guerra, em 1945, tivemos a construção de máquinas que foram atreladas às atividades laborais. Elas paulatinamente permitiram a automação do trabalho e criaram bolsões de desemprego. O maquinário que automatiza atividades humanas é responsável por desqualificações de trabalhadores e conversão deste contingente de pessoas em trabalhadores atípicos, profundamente caracterizados pela precariedade (VASAPOLLO, 2005). Os modelos de trabalho hoje existentes e que compreendem o de nosso interesse só foram possíveis com essa operação que colocou o sujeito e o trabalho em indissociabilidade, mas sobretudo que alçou as tecnologias ao estatuto de

trabalhador incessante, exigindo que os homens acompanhassem as máquinas, sob a pena de descarte aos que não o fizessem.

Há tempos as ideologias neoliberais são arquitetadas, tendo assumido relevância politicamente na América Latina por volta dos anos 1970. Daremos espaço ao modo como chegam ao Brasil mais adiante, o principal ao nosso estudo é reconhecer que o neoliberalismo caracteriza-se também pela construção de subjetividades moldadas pelo trabalho (GAGO; MEZZADRA, 2015) como mencionamos acima. O novo modelo de sujeito, como intencionamos brevemente delimitar aqui, mas sem a intenção de dar conta de um perfil, serve-nos como possibilidade de uma chave compreensiva das características que compõem a atividade que pesquisamos, ainda que, dentro da lógica neoliberal, possa parecer adquirir um caráter hegemônico, interessa-nos sobretudo os que encontram as brechas para escaparem desse jogo perverso. Como traço importante na operação deste modelo de gestão subjetivo e dos corpos, os indivíduos não se percebem mais para além de si. Faz-se necessário que estejam perdidos do laço social para que as oposições ao modelo de gestão sejam dificultadas.

Há tempos a incidência de medidas neoliberais podem ser percebidas em diferentes instâncias: Família, Igreja e Estado, que aqui nos interessam, mas é particularmente o enodamento feito entre o indivíduo e sua ultimíssima atuação no campo do trabalho que nos tem imposto questões, como vimos apresentando desde o início desta seção. A partir de uma gestão econômica que não opera mais unicamente no campo financeiro, mas coordenando diretamente a vida dos sujeitos, é fundamental que tenhamos aqui, como direcionamento, que as medidas hoje tidas como hegemônicas foram construídas ao longo de décadas.

Foi necessário que diversas medidas paulatinamente fossem adotadas politicamente para que se desse um tensionamento entre os indivíduos e o Estado. Medidas familiares às políticas neoliberais foram sendo implantadas e passíveis de isenção quanto aos efeitos, tais como “favorecimento do capital, repressão do trabalho, demonização do Estado social e do político, ataque às igualdades e exaltação da liberdade” (BROWN, 2020, p. 10). A intenção dos idealizadores do neoliberalismo, como Friedrich Hayek, era articular aos Estados os princípios de regulamentação livre do mercado, para tanto não importando se os regimes seriam identificados como autoritários. Os ideais norteadores de famílias passavam a ser uma moralidade que guiaria a política, visto que “a soberania popular ameaça a liberdade individual, licencia o governo ilimitado e confere supremacia justamente ao domínio que precisa ser controlado, o político” (BROWN, 2020, p. 84). Dessa forma, pequenos grupos sociais aos quais políticas de amparo eram endereçadas foram sendo captados como culpados pelo fracasso econômico em decorrência da adoção de políticas neoliberais. Vemos isso até hoje no Brasil.

Esta construção de inimigos ocorria de forma que não dessem pistas dos responsáveis pelos problemas econômicos do Estado.

O neoliberalismo aparece mais recentemente articulado ao nacionalismo extremo, indulgente com a moralidade e o populismo, e, desse modo, tem alçado representantes de extrema direita ao poder. Eles coadunam com a orientação econômica em curso e chegam ao poder por vias democráticas, indicando, de maneira geral e superficial, os princípios morais que explanamos anteriormente. Ao redor do mundo, vivenciamos como “uma onda” a construção dessa articulação entre o poder do Estado e o princípio econômico neoliberal, o apoio às políticas identificadas com a agenda neoliberal encontra seu terreno nas subjetividades neoliberais (DARDOT; LAVAL, 2016), que são condescendentes com os esfacelamentos de seus direitos, pois eles não são mais tidos como responsabilidades do Estado, mas sim como aquisições individuais, conquistas ou realizações de desejos, podendo apresentar diversas alcunhas. O que podemos acompanhar são políticos chegando ao poder para levar às últimas consequências o que parece não ter limite. As medidas de austeridade que algumas correntes consideram necessárias à implementação definitiva de um governo neoliberal (NAVARRO; MACIEL; MATOS, 2017) são ampliadas e inseridas como tendências por candidaturas eleitas através do voto popular. Os princípios do mercado são gradualmente articulados aos do Estado. Aqui, os indivíduos se deslocam de uma orientação pela troca e satisfação de necessidades a “um sujeito da competição e do aprimoramento do capital humano” (BROWN, 2020, p. 31), princípios estes que passam a gerir as relações em diferentes instâncias, de forma especial, a família e o trabalho.

Na esteira da inserção de ideais orientados pela performance mercadológica, o indivíduo também passa a interpretar a si como uma empresa, como indicamos anteriormente. As relações interpessoais passam a ser mediadas como investimentos dos quais são esperados retornos, como valor de troca. Cada contato é iniciado no desenho estratégico empresarial, uma vez que houve a

[...] internalização de predisposições psicológicas visando à produção de um tipo de relação a si, aos outros e ao mundo guiada através da generalização de princípios empresariais de performance, de investimento, de rentabilidade, de posicionamento para todos os meandros da vida. Dessa forma, a empresa poderia nascer no coração e na mente dos indivíduos. (SAFATLE, 2020, p. 30).

O neoliberalismo ganha, portanto, espaço para operar *livremente* nos mais longínquos rincões alcançáveis, uma vez que os indivíduos em sua instância coletiva não fazem mais oposição, pois estão dissipados e assumem uma posição psíquica condizente ao tempo

econômico. É fundamental que essa operação faça-se em sutileza também no campo subjetivo, para que possa refletir mais facilmente sobre as relações de trabalho.

Diante do mencionado anteriormente, percebe-se que as mudanças estruturais nas relações do sujeito no mundo do trabalho, a saber, entre empregados e empregadores, inauguraram uma grande ruptura com a lógica salarial na década de 1970. As articulações teóricas de economistas liberais, no entanto, remontam aos anos 1940 e surgem como fruto de elaborações que dessem conta da crise de 1929 e a posterior inserção das políticas de bem-estar social. Era necessário minar o campo de atuação do Estado neste âmbito. Eles apostaram na diminuição da interferência do Estado em políticas públicas de regulamentação de trabalho, saúde e educação. Com isso, o Estado Social passa a ser um obstáculo eliminável.

Até então, o Neoliberalismo era apenas ideologia, sendo implantado como política de Estado a partir de 1970. Com as eleições de Margaret Thatcher (Reino Unido) e Ronald Reagan (EUA), a ideologia atinge o ápice do reconhecimento e da expansão sucessiva de sua, agora, política de Estado. Como marca característica e sustentada até hoje, vimos séries de desregulamentações do mercado e das relações de trabalho, desorganizações das lutas sindicais, arrochos fiscais e privatizações (VIANA, 2008).

As modificações inseridas na estrutura de trabalho promoveram uma alteração na linha de produção que passou a ser prevalentemente *toyotista* em detrimento da *fordista*. Com a perda da hegemonia do fordismo, as linhas de montagem sofreram o processo de flexibilização, o que “no mundo do trabalho apresenta, de modo sutil e obscuro, as novas formas de intensificação do trabalho” (LIMA *et al.*, 2012, p. 105). O trabalho é intensificado, uma vez que o processo de flexibilização compreende a liberdade de empregadores quanto ao tempo de jornada e salário de seus empregados, passíveis de alteração com facilidade e sem avisos prévios; intensificação de contratos temporários; e ou terceirização (VASAPOLLO, 2005). Quanto às atividades dos empregados, por todo o mencionado acima, fica mais difícil a relação de especialização em única função, a demanda do mercado passa a interferir no campo constantemente, possibilitando as condições para que os modos laborais que conhecemos atualmente existam.

Teríamos, a partir de então, um trabalho intensificado, com relações enfraquecidas, já que fragmentado, característico dos trabalhos atípicos, como mencionado anteriormente, mas que no Brasil estão constituídos como típicos, pois que as tentativas de regulamentação do trabalho por aqui surgem em concomitância com as políticas neoliberais. Esse modelo de trabalho crescente – considerado atípico -, possibilitado a partir das inserções de maquinários impulsionadas pelo segundo pós-guerra, é aquele ao qual falta resguardo contratual e formativo,

estabelecido exclusivamente em dependência de oferta e procura, obrigatoriamente efetuado por tempo indeterminado e em regime constante de prestação de serviços. A carga horária prevista e a relação com o lugar, presentes na relação padrão de um emprego, não fazem parte da realidade dos trabalhadores atípicos (VASAPOLLO, 2005).

Numa cadeia de dependência, a fragmentação da atividade dentro da fábrica e dos locais de trabalho no geral, acaba por representar também uma operação sutil e incisiva, ao mesmo tempo, naquilo que decorre em enfraquecer os poderes de articulação coletiva. Tal compreensão será fundamental mais adiante, quando retomarmos essa ideia para pensar a organização dos entregadores, uma vez que eles são as peças desarticuladas no atual modelo. A condição fundamental para que o neoliberalismo seja sustentado, já mencionado antes, é que o indivíduo se perceba enquanto tal, em unidade e em competição constante com o seu próximo. Desse modo, para que a política, enquanto Estado, operasse na produção da liberdade econômica, foi fundamental despolitizar as categorias sociais, o que se deu de modo peculiar em nosso país.

No Brasil, foram os governos de Fernando Collor (1990 - 1992) e Fernando Henrique Cardoso (1995 - 2003), ao longo da década de 1990, os responsáveis pela inserção das principais políticas neoliberais no país. As vitórias de tais candidaturas acabaram por representar um novo ideário a atingir grande escopo da população. A via discursiva passa a minar os direitos sociais básicos. Assim, educação, saúde, previdência social, ainda que precários, transformam-se em principal alvo das políticas de privatização, mesmo que o Brasil nunca tenha constituído um eficiente modelo de gestão de bem-estar social, tidos como gastos desperdiçados (BOITO JR, 1996). Fomos o último país da América Latina a atender ao apelo neoliberalizante do restante do mundo. Isso se dá pela resistência dos movimentos sociais, em especial por haver ainda forte organização dos trabalhadores sindicalizados constituídos na década anterior, em 1980 (NAVARRO; MACIEL; MATOS, 2017).

Como em outros países, apesar dos movimentos de trabalhadores, os objetivos econômicos apresentaram-se e concretizaram-se de forma semelhante aqui, através de “abertura comercial, desregulação do mercado financeiro, privatizações, informalização do mercado de trabalho, reestruturação produtiva, terceirização e precarização do trabalho” (NAVARRO; MACIEL; MATOS, 2017, p.34). As marcas notáveis do período fizeram-se sentir diretamente na classe trabalhadora, em nosso país periférico na rota do capitalismo, que acabou por ter os trabalhadores de suas cidades rapidamente envolvidos em contratos precários, subcontratação, como em outros países, mas sem um preparo anterior, pois que, como vimos, nunca tivemos a consolidação de políticas de bem-estar social.

Foi no início dos anos 1980 que a indústria brasileira aderiu, de modo mais significativo, ao modelo *toyotista* de produção, flexibilizando e desorganizando os trabalhadores de suas funções, o mesmo período em que também se deu a criação das centrais sindicais. Na década seguinte, porém, um governo neoliberal já assumia o poder na presidência, associado a uma estratégia midiática que favorecia a proliferação e a publicização das ideias já adotadas em outros países. O crescimento do movimento e da criação de bases sindicais surge, portanto, em concomitância com investimento em tendências econômicas que, no restante do mundo, faziam os sindicatos recuarem. Logo após a vitória de Fernando Collor (1990-1992), em 1991 é criada a Força Sindical, sindicato “direitista” que tinha entre seus diretores alguns sindicalistas que estavam em atividade desde a ditadura militar (1964-1985), de tal forma que a desregulamentação do mercado de trabalho foi estratégia neoliberal apoiada por esse campo organizado de trabalhadores ao longo dos dois governos citados anteriormente (BOITO JR, 1998).

O movimento trabalhista não passa ileso dessa estruturação que se formula, a que articula subjetivamente os trabalhadores ao discurso neoliberal. Ainda que dentro da Força Sindical o principal fosse não estar alinhado ao discurso da esquerda, há ali uma oportunidade de ascensão política vigente, como observado aqui: “Eles estão neoliberais porque o governo é neoliberal” (BOITO JR, 1996, p. 3). Era importante a parte dos trabalhadores fazer acordos com os políticos, ainda que a base do governo fizesse oposição aos interesses dos trabalhadores. A Central Única dos Trabalhadores (CUT) surgiu anteriormente, em 1983, como organização em oposição ao governo ditatorial militar e posteriormente ao governo civil de José Sarney (1985-1990). Visto que não tinham a chancela popular, ao longo da década de 1980, o projeto da CUT foi criar uma plataforma de demandas sociais combatente ao projeto de desenvolvimento das bases do Estado, que prosseguiram monopolistas e latifundiárias. No entanto, a articulação justaposta às políticas do Estado também impediram a CUT de participar mais ativamente da oposição ao desenvolvimentismo em curso (BOITO JR, 1996).

Como efeito principal dos primeiros anos da década de 1990 e do alinhamento brasileiro às políticas neoliberais, os salários eram baixos e o desemprego atingia altos índices, “em 1990, 1991, 1992 caíram a produção, o emprego e os salários” (BOITO JR, 1996, p. 7). Contribuíram às dificuldades combativas da CUT, portanto: a conjuntura; a formação da Força Sindical, que tinha o apoio financeiro do Governo Federal e da mídia; e ainda o surgimento de oposição interna por parte de alguns trabalhadores. O surgimento da Aliança Sindical é outro fator de enfraquecimento da CUT, visto que alguns de seus membros eram antigos trabalhadores da CUT e era mais um sindicato alinhado à política da época. A circunstância,



então, coloca o trabalho combativo e prático em posição defensiva, uma vez que mais espaço de luta era cooptado em prol do mercado. Passou-se a defender ponto a ponto o que as bases políticas neoliberais intencionavam destruir: direitos sociais, como saúde, educação; defesa do emprego e salário; defesa das empresas públicas, etc (BOITO JR., 1996), o que nos indica, conseqüentemente, o esforço dos trabalhadores em preservarem algumas garantias diante das frentes múltiplas que incidiam sobre as organizações de lutas.

Essa concomitância – flexibilização trabalhista/luta por consolidação de direitos - não se fez sem efeito e a solidificação de um cenário sindical já surge lidando com as posturas de acomodação ao vigente dentro das suas lideranças (ANTUNES, 2015), tanto no surgimento de sindicatos já organizados para aderir às práticas dos governos neoliberais, o caso da Força Sindical, quanto nas dissidências e discordâncias dentro da CUT. O que parece ter ocorrido com o movimento sindical é a incidência dificultosa que o discurso neoliberal faz sobre a percepção coletiva, semelhante ao que propomos pensar aqui, a partir da organização de trabalhadores por aplicativos, resguardando as diferenças dos tipos de trabalho, mas apontando para a dificuldade histórica que trabalhadores encontraram para lutarem desde as fundações sindicais. O movimento sindical no Brasil carrega uma pergunta que parece insistir no tempo atual: “Como é possível resistir a uma onda tão intensa?” (ANTUNES, 2015, p. 204), essa que opera em desregulamentação de direitos, a cada tentativa de organização em resistência e contraposição, que incide sobre os sujeitos para que reconheçam a si como concorrentes e autônomos (DARDOT; LAVAL, 2016) e não como capazes de unirem-se para construir uma luta por melhores condições de trabalho. Considerando o exposto acima, as mudanças no mundo do trabalho não inserem só um novo modelo de estruturas fabris e uma nova relação do capitalismo com os seus produtos, mas constatamos a operação que incute seus artifícios no simbólico de uma época.

A acentuação de flexibilidades nos setores produtivos e de laços trabalhistas inserem também modificações nos modos de organização entre trabalhadores e fazem um recuo nas organizações sindicais (ANTUNES, 2015). Os sindicatos encontraram ainda a dificuldade de operar com o novo tipo de trabalhador que surge com os modelos neoliberais: aqueles não institucionalizados e precarizados, conflitos que abordaremos quando trouxermos os relatos que encontramos em campo. Há um outro fosso que aqui abrimos, entre a luta por direitos em trabalhos regulamentados e os trabalhos informais. A contextualização faz-se necessária por historicamente demonstrar a dificuldade enfrentada por trabalhadores a garantirem o cumprimento de seus direitos legais, mas que apresenta um outro histórico do país com os trabalhadores informais, que são a forma mais recorrente de entrada no mundo do trabalho.

O rastro mais direto dos primórdios neoliberais no Brasil é o desenvolvimento tecnológico incidindo nas relações de trabalho. Ao permeá-las com tecnologias, tais inovações “são responsáveis pelo vertiginoso aumento do desemprego” (VASOPOLLO, 2005, p. 21), uma vez que vai ocorrendo uma paulatina substituição de trabalho humano por maquinário e a desregulamentação dos direitos trabalhistas, como supracitado. É importante mencionar o fenômeno, dada a categoria dos entregadores por aplicativo, que aqui será estudada. Em constante movimento, as consequências que derivam da inserção do país na rota globalizada, coloca-o também nas tendências globais de desemprego, informalidade, subcontratos e excessiva jornada de trabalho, que não são acompanhadas nos ganhos salariais (NAVARRO; MACIEL; MATOS, 2017).

Com a atualização contínua de técnicas e serviços híbridos, que utilizam humanos e máquinas, chegamos às configurações de trabalho que utilizam a tecnologia dos aplicativos, que nos interessam mais diretamente. A expansão de serviços fornecidos por aplicativos permite que façamos observações sobre algumas repercussões, dentre elas a de intensificação da carga de trabalho por uma baixa remuneração. Interessa-nos aqui os aplicativos de entregas, a saber: *Uber*, *Ifood*, *Rappi*, *Loggi*, dentre outros, uma vez que estas empresas inauguram um novo modelo de gestão do trabalho, o *uberizado* (ANTUNES, 2018; ABÍLIO, 2020). A este tipo de trabalho, uma série de questões vêm sendo lançadas, tais como quais as regulamentações possíveis e quais os modos de organização que os trabalhadores conseguem estabelecer para reivindicar seus direitos. Deste modo, surge um tipo de organização que não é sindical, ainda que tenhamos no sindicato uma referência de modelo organizativo, a exemplo do que acontece também na Inglaterra (CANT, 2021). Trazemos, por fim, as Associações de trabalhadores do *delivery* surgidas em Fortaleza e em Brasília como resultados e apontamentos decorrentes do trabalho de campo.

#### 4 UBERIZAÇÃO: QUESTÕES QUANTO AO NOVO MODELO DE TRABALHO

A *Uber* surge nos Estados Unidos da América (EUA) como empresa vitoriosa no campo do compartilhamento de viagens. Por tal feito, ao inserir uma nova forma de gerência no mundo dos serviços, nomeia o que no campo das plataformas é conhecido como *uberização* do trabalho (ABÍLIO, 2019; SLEE, 2017). Ela surge em contradição com o campo em que se insere; para alguns ela não é aceita como parte da Economia de Compartilhamento, mas para outros “ela é a Economia do Compartilhamento” (SLEE, 2017, p. 111).

Segundo Abílio (2019), a *uberização* insere um modelo de gerência do trabalho propiciada pelo *boom* tecnológico e já imbricada a formas de controle que intensificam de maneira sutil a exploração do trabalho. O nome foi cunhado a partir da extensão atingida pela *Uber* ao captar trabalhadores fora do mercado e *logá-los* em uma plataforma que faz a mediação entre empresas e prestadores de serviços. Por todo o mundo, dada a implantação das empresas, seus motoristas e entregadores “riscam” as ruas em seus transportes, antes particulares e agora compartilhados, a serviço de todos. São carros, motos, bicicletas que desorganizam não só as relações com o trabalho, mas também as malhas viárias das cidades (SLEE, 2017). É um serviço que surge na emergência do neoliberalismo para diminuir as filas de desempregados e *logar* multidões na informalidade. Os aplicativos oferecem soluções imediatas que lançam trabalhadores em serviços cada vez mais precários.

Esse contexto vulnerável é o mobilizador dos interesses iniciais desta pesquisa, principalmente ao expor as condições em que estão lançados os *parceiros*, modo como são exaltados os trabalhadores nos sites destas empresas. Uma vez que esses sites funcionam apenas na mediação entre empresas e entregadores, posto que os indivíduos não têm vínculo para além do cadastro no aplicativo. Esses trabalhadores não estão vinculados às empresas para as quais propõem o serviço de entrega e além de não se relacionarem com aqueles que fazem o pedido via aplicativo.

Dentro deste novíssimo campo, nem a sua nomeação é unânime. Segundo Grohmann (2020), *plataformização* seria o termo que melhor descreve o cenário atual do trabalho. Para ele, *uberização* é um termo que se articula enquanto metáfora e invisibiliza uma esfera mais diversa dos trabalhos mediados por plataforma. Ao definir os trabalhos *plataformizados*, o autor enquadra os serviços da *Uber*, *Rappi*, *Ifood* e *Deliveroo*, empresas mais conhecidas no serviço de entregas e compartilhamento de viagens, trabalhos mediados por plataformas que requerem delimitação de território dos seus prestadores/trabalhadores ainda que geridos de modo globalizado. As duas definições estão afinadas na percepção de uma maior

flexibilização de laços e de contratos. Optamos em nosso estudo pelo termo “uberização”, justo pela metaforização operada pela empresa, no sentido de promover uma espécie de hegemonia enquanto modelo pelos quais se pautam outras plataformas.

Para compreender o modo de organização do “Breque dos apps” é fundamental entender primeiramente em que consistem os trabalhos prestados às empresas. Deteremo-nos ao trabalho prestado à *Uber eats*<sup>1</sup> e ao *Ifood*, por serem as empresas que mais têm circulação comercial no ramo de entregas. Utilizaremos majoritariamente o termo *uberização* e as derivações dele, mas entendendo que a definição de *plataformização* abrange maior escopo e específica, ao mesmo tempo, um campo no qual as duas nomenclaturas são possíveis no léxico deste trabalho.

Seguindo essa esteira de novo modo de organização no mundo do trabalho, traçaremos um brevíssimo contexto da inserção da empresa *Uber* no mercado, para assim compreendermos os antecedentes do movimento “Breque dos aplicativos”, reconhecendo que ele deriva da constante circulação de eventos oriundos desde a fundação da empresa. O apelo ao status é a marca inicial atrelada à empresa *Uber*, que tem como seu primeiro slogan “o motorista privado de todo mundo”. No início das suas operações, é implantado um sistema de carros de luxo, em que a chamada era feita e um motorista de limusine respondia. Logo, para ampliar o escopo de atendimentos, um serviço popular foi sendo oferecido, o que culminou no lançamento da *UberX*, que já apontava ao que seria posteriormente um problema quando se espalhasse ao redor do mundo: um modo de minar o trabalho regulamentado.

O primeiro embate nesse sentido foi com os motoristas de táxi, visto que outra marca atrelada à empresa é desfazer as relações com as leis dos lugares onde estabelece atividade. Os motoristas do aplicativo não se submetem aos cadastros com as prefeituras e inspeções de regulamentações aos quais taxistas têm de se submeter. Dessa forma, “o sucesso da Uber também se dá devido a evitar custos com seguro, impostos e inspeções veiculares, e em fornecer um serviço universalmente acessível” (SLEE 2017, p. 116), barateando o serviço, uma vez que não são regulados pelo Estado. À medida que vai ganhando mercado, as questões quanto às responsabilidades vão se amontoando, visto que não há uma política diretiva em relação a isso por parte da empresa. A velocidade com que se espalha atrapalha e confunde os modos de gestão necessários por partes das cidades. Em menos de 3 anos de implantação, a

---

<sup>1</sup> No momento da escrita deste trabalho, o segmento *Uber eats* foi desativado no Brasil, em março de 2022. Indicaremos as repercussões adiante. <https://www.gazetadopovo.com.br/bomgourmet/negocios-e-franquias/uber-eats-encerra-brasil-o-que-muda/> Acesso em 17 fev. 2023.

*Uber* já estava em 60 países (SLEE, 2017), hoje, ela opera em 71 países e atua em mais de 500 cidades no Brasil (UBER, 2021).

As discussões sobre esse novo modelo de gestão acabam por evoluir a partir da *Uber*, por conta do alcance da mesma e da construção que faz em torno da *parceria*, chegando a dividir a sua responsabilidade até com os usuários de seus serviços. Para a empresa, a estratégia é tensionar as relações entre usuários e o poder público, pois, havendo necessidade, as pressões populares intercederiam em favor da empresa. A estratégia é capturar uma falta, a de serviços adequados de transporte público, por exemplo, inserir os transportes por aplicativos como opção que preenche a lacuna e que, de maneira barateada, comporiam um modo de transporte do qual o usuário não abriria mão, caso houvesse intervenção do Estado para cessar com a atividade, “dado o sucesso da empresa em construir uma base de consumidores entusiasmada, muitos relatos midiáticos apresentam a *Uber* como um futuro inevitável” (SLEE, 2017, p.115).

Confundi-la com o futuro é extremamente benéfico aos seus intentos e faz parte do que compõe o ideário econômico neoliberal, pois oferecer viagens não faz da atividade uma novidade, assim como custear o barateamento daquilo que oferece com base na exploração de trabalhadores também não, mas a gerência de tais componentes através de um aplicativo faz tudo parecer novidade. Este é o apelo ao inevitável, não é possível fugir daquilo que está adiante, em termos de tecnologias. Aqui, a empresa confunde-se com as estratégias do neoliberalismo, pois é próprio “que seu discurso envolva a valorização do futurismo, da renovação e da criação de um novo mundo, geralmente de corte tecnológico” (DUNKER *et al.*, 2020, p 230).

No Brasil, a chegada da empresa não foi diferente. Capturados pela perspectiva de altos ganhos e o indicativo de que com a *Uber* “tudo é possível”, rapidamente um grande número de trabalhadores tomou as ruas oferecendo o serviço pago de caronas (SLEE, 2017; UBER, 2021). As primeiras capitais do país em que a empresa se estabeleceu foram: Rio de Janeiro (RJ); São Paulo (SP); Belo Horizonte (MG) e o Distrito Federal (DF). Citaremos brevemente como foi o primeiro momento nas duas primeiras cidades e passaremos com brevidade também por Fortaleza (CE), cidade da qual partimos nesta pesquisa. No Rio de Janeiro, o primeiro município a receber o serviço, de maneira semelhante à que apresentamos até aqui, os embates se deram com as prefeituras, visto que estas saíram em defesa da categoria de transporte existente - a dos taxistas. De imediato, há o estabelecimento da lei municipal de

número 159/2015<sup>2</sup> em que os vereadores determinam como exclusividade do poder público a responsabilidade de fiscalizar os serviços oferecidos em carros de transporte, o que incluía o estudo quanto à precificação das viagens e o estabelecimento anterior em tabelas, o que não ocorre na plataforma, ademais da garantia aos taxistas da exclusividade neste tipo de serviço.

No momento em que a justiça derruba a tentativa inicial de regulamentação, sobressai esse ideário de futuro acoplado à evolução tecnológica representada pela empresa *Uber*, como mencionamos anteriormente. O juiz argumenta que a gestão de dados e os termos em que a plataforma atua conseguiriam garantir a segurança dos usuários, uma vez que a burocracia estatal não teria impedido até então que os serviços prestados por taxistas fossem ruins, articulando, portanto, a existência do novo serviço a uma necessidade da cidade em termos de transportes. A regulação por parte da prefeitura não se fazia necessária, pois, na percepção do juiz, os motoristas seriam avaliados por cada usuário para permanecerem em atividade (RACHED; DeFARIAS, 2017). Tal processo avaliativo introduz um diferencial da lógica de consumo que modula as prestações de serviço do neoliberalismo, o que abordaremos mais adiante.

Outra liminar<sup>3</sup> suspendeu a decisão do município por barrar as atividades do aplicativo, alegando o alto número de inscritos na plataforma que ficariam sem a renda oriunda da atividade. Aqui, faz-se sobressaltar uma questão do próprio capitalismo, a saber, a de formar os bolsões de desalentados que estão disponíveis às atividades desregulamentadas, portanto barateadas, e que compõem parte da manutenção discursiva que assegura às práticas continuarem sem oposição.

Em 2016, quase um ano depois da implementação do serviço no Brasil, mais uma vez a prefeitura restringiu aos taxistas o serviço de transporte individual de passageiros e criou um aplicativo municipal para coordenar a atividade dos taxistas virtualmente. O novo aplicativo abrangia o município e seus, aproximadamente, 40 mil taxistas (RACHED; DeFARIAS, 2017). Esta opção por uma saída - criar um aplicativo em oposição ao que já se apresenta, aponta a lógica da inovação, como tendência inescapável, que se atualiza a cada momento em que se pretende evitá-la.

---

<sup>2</sup> Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-complementar/2015/15/159/leicomplementar-n-159-2015-regulamenta-o-servico-publico-de-transporte-individual-remunerado-de-passageirosem-veiculo-automotor-a-profissao-de-taxista-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 14 set. 2021.

<sup>3</sup> Liminar de número 0055838-98.2015 decide como inconstitucional a decisão de barrar as atividades da Uber na cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/liminar-suspende-lei-municipal-queproibia-uber-no-rio-17735060>. Acesso em: 15 set. 2021.

O embate inicial foi repetido a cada tentativa de inserção e regulamentação. No entanto, em São Paulo, algumas diferenças surgiram e até anteciparam decisões que, embora não tenham prosseguido, foram interessantes como propostas. Nessa segunda cidade em que a *Uber* chegou, a decisão judicial de Celina K. Toyoshima (RACHED; De FARIAS, 2017) foi uma surpresa no campo até então, uma vez que ela foi favorável, ao considerar como competência municipal a gestão dos serviços de transportes, submetendo, portanto, o aplicativo à prefeitura, visto que tomava o serviço prestado por ela como de interesse público. A prefeitura, por seu turno, agiu no intento conciliatório entre as partes, os taxistas e os motoristas por aplicativo. No primeiro momento, resguardando o serviço dos taxistas, mas considerando o novo montante de trabalhadores que surgiram com a implementação do aplicativo.

Para a implementação de um novo serviço, faz-se necessário um estudo prévio. Problemas com as empresas de compartilhamento já foram identificados anteriormente e eles não podem ser desconsiderados. Para evitar um colapso na malha viária, é necessária uma gestão que oriente e regule as demandas de cada local, considerando a acessibilidade. É preciso apostar numa cota de utilização de carros adaptados, ao transporte de crianças, levar em conta mais que a relação facilmente resolvida em um *click*, há ainda que “equilibrar os interesses de consumidores e motoristas, de garantir preços previsíveis, de saber se os carros são seguros e de fazer com que o sistema como um todo se encaixe no quebra-cabeça que é o tráfego urbano” (SLEE, 2017, p. 121).

Esse foi o intento da prefeitura de São Paulo. Por decreto<sup>4</sup>, o prefeito à época considerou algumas questões que hoje direcionam as políticas adotadas em outros países quanto aos segmentos em que empresas como a *Uber* abrangem, o de entregas e o de viagens, tais como exigir o compartilhamento de dados com a prefeitura para que políticas públicas de mobilidade fossem adotadas, restringindo o gasto público previsto para alteração de infraestrutura por meio da regulação da frota e evitando a ociosidade e sobrecarga de motoristas. Era ainda necessário que eles passassem por inspeções, semelhantes às quais os taxistas eram submetidos e estivessem cadastrados como condutores municipais, portando um certificado de segurança inspecionado também pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Outro ponto interessante desse esforço do município foi separar o serviço pago, fornecido pelo aplicativo, do termo e serviço de “carona solidária”, já que, por vezes, há um esforço da

---

<sup>4</sup> Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/decreto/2016/5698/56981/decreto-n-569812016-dispoe-sobre-o-uso-intensivo-do-viario-urbano-municipal-para-exploracao-de-atividade-economicaprivada-de-transporte-individual-remunerado-de-passageiros-de-utilidade-publica-o-servico-de-carona-solidariae-o-compartilhamento-de-veiculos-sem-condutor%3E>. Acesso em: 16 set 2021.

plataforma em confundir as duas modalidades em uma só. O decreto findou quando o Ministério Público passou a investigar pessoalmente o prefeito sob a acusação de beneficiar a empresa *Uber* (RACHED; deFARIAS, 2017) e os trâmites legais da implementação ficaram a cargo da gestão posterior.

Em Fortaleza, foi em 2016 que a chegada da *Uber* se fez, após dois anos do início das atividades no país. Foi a 11<sup>a</sup> capital a receber cadastros na plataforma e também a ser palco das querelas com os taxistas (SOBRAL, 2016). A regulamentação<sup>5</sup> é apresentada em texto muito semelhante ao legislado em São Paulo anteriormente, com o adendo de algumas condições que seriam abatidas dos encargos cobrados pela prefeitura às plataformas, tais como a implementação de faixas exclusivas de ônibus, construção de ciclofaixas e calçadas a cada número variável de inscritos na plataforma e cadastrados na prefeitura. Seria ainda cobrado da plataforma que algumas estações de bicicletas compartilhadas fossem implantadas e patrocinadas pelo serviço particular, bem como a implementação de serviços de apoio ao ciclista, a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR) seria a responsável pela fiscalização e cobrança do cumprimento.

A *Uber* é conhecida pelo apelo às ameaças e não foi diferente nesse caso. Após o pedido de encargos e registros de seus prestadores de serviço, uma previsão de saída de 10 mil parceiros foi entregue como relatório à prefeitura para que a lei não avançasse em regulamentação (QUINTELA, 2018). É nesse momento que o recurso feito à burocracia aparece mais uma vez, juntamente com os relatórios em números e estatísticas vagas.

Até agora nos ocupamos dos primeiros efeitos da inserção deliberada da empresa em diferentes localidades, sempre apontando para alguns pontos que incidem sobre a gestão das economias, políticas públicas e fundamentalmente sobre a organização do trabalho. Fazendo esse recorte relativo ao Brasil, tal reflexão torna-se uma questão importante, dado o histórico de nosso país em esfacular direitos a cada oportunidade de (re)configuração do mercado de trabalho.

Discutir a inserção da *Uber* no país torna-se relevante para introduzir a complexidade que ela inicia ao chegar sutilmente anunciando, pelas ações, que não se submete às leis regulamentares dos espaços e cidades nos quais passa a operar. O modus operandi da empresa perpassa o apagamento de seus trabalhadores, mas também de outros já existentes, como os taxistas. Sob a justificativa da inovação, intenciona ainda reescrever as leis, sejam as trabalhistas ou as de trânsito, são diversas as incidências que este tipo de gestão tem tido. O

---

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=361029>. Acesso em: 16 set. 2021.



trabalho por aplicativo está em constante modificação, o que torna a sua abordagem bastante ampla. Diante da necessidade de um recorte investigativo que demanda ser afinado, priorizamos, portanto, as questões acerca da precarização, que nos interessa nesse vasto campo de incidência que a *uberização* promove.

As diversas tentativas de regulamentação do serviço por plataformas seguem, aqui no Brasil, como questões não resolvidas. Elas nos mostram o desinteresse das empresas em assumirem responsabilidade pelos seus trabalhadores, os ditos *parceiros*. Apostamos no modo de manutenção do trabalho em desregulamentação como um dos facilitadores da proliferação indiscriminada do modelo *uberizado* de serviço para outros segmentos, dos quais nos ocuparemos a partir daqui.

Não demorou para que o modelo de gestão por aplicativos fosse expandido e englobasse diversos segmentos do mercado, tais como o setor alimentício, que é hoje um de seus expoentes. Especificamente, lidaremos com os entregadores por aplicativos, mas reconhecemos a ampliação do trabalho *uberizado* para os mais diferentes setores da economia e do mundo dos negócios. Passaremos, portanto, a trazer elementos que caracterizam o trabalho dos entregadores, as estratégias utilizadas pelas empresas e o que decorre como insatisfação nessa relação.

Apesar de os aplicativos coordenarem as atividades de seus entregadores, o reconhecimento da gerência como vínculo ainda está no início dos embates gerados por essa relação. Trouxemos alguns exemplos da dificuldade em regulamentar o trabalho em plataformas: a necessidade de uma jornada exaustiva tem sido um dos mais aparentes efeitos e por onde é possível iniciar o debate. Por vezes, os entregadores ultrapassam uma jornada de trabalho tradicionalmente regulamentada, retrocedendo o ganho de anos de luta sindical por uma redução de jornada para 8 horas diárias de trabalho (AZEVEDO, 2014). O tempo logado ao aplicativo muitas vezes não é acompanhado pelos ganhos, visto que, mesmo com o tempo exacerbado em serviço, é comum os entregadores não alcançarem o piso salarial regulamentado (ABÍLIO, 2020). No Brasil, entre 2020 e 2022 o salário mínimo esteve entre R\$1.036 e R\$1.302,00. Os aplicativos são responsáveis pelas entregas: colocando os entregadores em contato com os restaurantes e os usuários que a recebem; controlam o tempo e o espaço por qual elas devem ocorrer - o caminho e o tempo é todo gerenciado pela tela do aplicativo, nada escapa da malha ordenativa dele e o que sai do previsto é rapidamente descartado.

O aplicativo de entregas estar cadastrado como empresa no ramo da tecnologia dificulta as tentativas de reconhecimento de vínculos empregatícios por alguns trabalhadores, que solicitam na justiça a regulamentação. Estar associada com a tecnologia infere no seu

escopo de atuação apenas a manutenção da mídia tecnológica, como se o aplicativo apenas rodasse um disco rígido que gerencia a atividade, e não tivesse, portanto, responsabilidades com os entregadores que estão logados na sua plataforma (AMORIM; MODA, 2021).

Ocorre, portanto, mais uma vez, o apelo tecnológico ao qual o ideal neoliberal é atrelado. Sob a prerrogativa de ser representante do futuro, a empresa torna possível a sua isenção de responsabilização pelas mudanças no presente, impasse que causa diante das regulamentações de trabalho das quais dispomos agora. Os trabalhadores passam horas disponíveis, mais do que estariam se seguissem uma jornada prevista em legislação, em um *serviço* pelo qual não são reconhecidos como empregados, pois o vínculo estabelecido dá-se através de um cadastro simples na plataforma.

No Brasil e na Espanha, ainda que algumas decisões avançassem no sentido de regulamentar os serviços prestados pela *Uber*, elas sempre recaíram na dúvida quanto a natureza da empresa, se seria categorizada como uma empresa de transportes, se uma intermediadora de viagens ou ainda se é um sistema de informação, prerrogativa da qual a empresa se vale sempre que necessário (BOBOC, 2017), apontando, assim, para uma espécie de previsão da empresa quanto às formas de escapar. Nos EUA, de onde parte a *Uber*, não é diferente. Eles antecipadamente se colocam estrategicamente em países dos quais possam escapar às regulamentações. Cada setor está onde as leis da área são mais enfraquecidas, sejam as financeiras, as fiscais e as trabalhistas; supondo ainda que “a legislação não se aplica a eles porque não são um serviço público, mas meramente uma corporação de tecnologia que conecta motoristas e passageiros” (SLEE, 2017, p. 135).

Algo que os espanhóis também consideraram e que podemos inferir como outra questão que dificulta a regulamentação deste tipo de trabalho, é que “a multinacional tem seu domicílio no paraíso fiscal estadunidense de Delaware o que pode supor uma facilidade em se manter às margens das leis espanholas”<sup>6</sup> (BOBOC, 2017, p. 9). Essa ‘deslocalização’, em extensão àquilo que a globalização deste modelo insere de dificuldade a cada particularidade geográfica, é também uma dificuldade para o Brasil e para cada país ao qual chega a plataforma.

Essas são algumas mudanças que decorrem da imbricação das tecnologias informativas com o trabalho, o que passa a inserir questões quanto ao campo de atuação, modelo de gestão, questões que tentamos delinear até aqui. São mudanças que não estão finalizadas e nem são recentes, elas vêm à reboque da segmentação nos setores de serviços, e o que dessas

---

<sup>6</sup> Tradução livre do trecho “[...] la multinacional tiene su domicilio fiscal en el paraíso fiscal estadounidense de Dalaware, lo que “podría suponer una facilidad para situarse al margen de las leyes españolas[...]” (BOBOC, 2017, p. 9).

experiências se articulam às precarizações possíveis a partir de então, tais como diminuição de remuneração e fragmentação de funções, contribuindo para uma modificação de percepção do homem no campo do trabalho, pois

O fato de que as qualificações são agora genéricas tem tornado mais fácil passar lateralmente de um emprego a outro, de companhia para companhia, e de setor a setor. Mas, pela mesma razão, cada trabalhador se tornou mais facilmente dispensável, mais facilmente substituível; assim, as novas oportunidades também constituem novas ameaças (HUWS, 2017, p.223).

A instabilidade em empregos formais e a construção de laços precários nas empresas acaba por tornar fértil o solo para os trabalhos informais, o que nos faz supor que é esse desenrolar que também torna possível que o serviço aqui pesquisado emergja. A entrada no aplicativo é facilitada pelo modo não-burocrático de firmar o cadastro, mas não só, desde o início destes escritos, intencionamos demonstrar condições históricas que propiciaram terrenos discursivos para a existência de um trabalho tão frágil. Um contexto que enfraquece as relações laborais formais e lança cada um por si na busca por uma sobrevivência e sustento é mais que fundamental para que a atividade cresça. Uma lógica que sustenta os significados atribuídos ao trabalho para os clássicos neoliberais, uma vez que “só ficariam fora do mercado de trabalho aqueles que não aceitassem trabalhar no nível de salário oferecido” (SPÍNOLA, 2004, p. 106).

É desta prerrogativa que as plataformas se utilizam para tornarem instáveis os preços de suas tarifas. No Brasil, por exemplo, em 2021 havia um alto número de desempregados (14,4 milhões) e de desalentados (5,6 milhões)<sup>7</sup>, índices que permitem às plataformas se estabelecerem no país e modularem o mercado de acordo com os ditames de suas regras. Estamos diante de uma *nova morfologia dos trabalhadores de serviço* (ANTUNES, 2018), e nesta reformulação constante do que há disponível como trabalho, deparamo-nos com a intensificação do *privilégio da servidão* em que, aos que ainda possuem algum meio de inserção nestas plataformas - automóveis, celulares com conexão à internet -, há a “sorte” de alguma sobrevivência (ANTUNES, 2018).

Alguns pesquisadores vêm apontando (ABÍLIO, 2019; AMORIM; MODA, 2021), e nos alinhamos a eles, o reconhecimento do trabalho dos entregadores como um vínculo, ainda que diferente dos vínculos existentes à época da sociedade salarial. Pelo que a experiência dos trabalhadores nos aponta, visto haver a necessidade de extensa jornada conectados e intensificação do tempo dedicado e vivido em função do trabalho. A caracterização do serviço exigido na plataforma também tem-nos feito pensar: a remuneração por entrega é o que coloca-

---

<sup>7</sup> Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 20 set. 2021.

os nessa exigência, tornando cada tempo fora do aplicativo como perda de dinheiro; e pelo reconhecimento de que o modelo gerencial da plataforma insere uma nova autoridade, eles se submetem não só ao aplicativo, mas às notas dadas pelos usuários a cada entrega - há um *rankeamento* dos entregadores através de avaliação constante, controle do tempo e dos caminhos feitos a cada entrega (AMORIM; MODA, 2021).

Há um modelo que insere uma gestão também subjetiva, como vimos traçando ao mencionar o sujeito neoliberal, e a cooptação de corpos impelidos à rapidez e ao cumprimento de metas à exaustão. Não há tempo para pausa, pois se cada chamada representa algum ganho, não há como recusar - o sustento advém dali. Não há brechas para que cada um se perceba para além de “operadores de performance, otimizadores de mercados não problematizados” (SAFATLE, 2020, p. 25). Chegaremos a isso quando abordarmos precisamente o que o movimento “Breque dos apps” intencionou, o nome já nos dá indício. Diante das diferenças abismais na forma como o serviço é apresentado pelas empresas e aquilo que efetivamente é vivenciado pelos trabalhadores, torna-se importante destacar o que as plataformas *Uber* e *Ifood* apresentam em seus sites.

A empresa brasileira *Ifood* atuava desde 2011 exclusivamente no ramo de entregas de alimentos, conectando usuários aos restaurantes. Com a Pandemia de Covid-19, assunto do qual trataremos mais adiante, tem-se expandido a outros tipos de mercado. “Entregamos tudo o que você precisa na porta da sua casa, de hortifruti a itens de limpeza” (IFOOD, 2021), era possível de observar no *layout*. Este é o primeiro imperativo da página da empresa. Ao clicarmos no ícone “Carreiras”, aparece uma caixa de perguntas com: “Você tem fome de quê?; “Venha alimentar o futuro com a gente”. Esse percurso é feito na busca de referências às maneiras como tais imperativos são referentes aos entregadores. No site, há um setor em que é possível buscar por vagas de empregos na empresa, há vagas para trabalhadores *especialistas* em diversos setores, mas nada sobre os entregadores, o que aponta uma divisão discutida por Vasopollo (2005) como característica de um novo modo de divisão da classe trabalhadora, em que figuram os trabalhadores especializados, ocupando cargos de maior exigência intelectual; os trabalhadores especializados em atividades técnicas, ocupando postos flexibilizados nos moldes que discutimos anteriormente; e os trabalhadores pouco especializados, que ocupam postos degradados e servis.

Cant (2021) ressalta a importância de discutir tal divisão quando as greves de entregadores iniciam na Inglaterra e os entregadores passam a perceber a importância de saber como operam as plataformas, como o cálculo de ganhos pela jornada é feito e reconhecem que estão apartados do contato com os trabalhadores especializados, que manipulam os dados

gerados a cada entrega. Há uma divisão que opera pela via discursiva. Este discurso está no site das empresas, nas conceituações teóricas, mas sobretudo é vivenciado na realidade concreta da atividade, quando, por exemplo, os entregadores percebem que estão alienados do serviço que executam, não sabendo quanto tempo precisam trabalhar para ganhar o mínimo necessário ao sustento mensal. Os entregadores estão geograficamente apartados de seus pares e também dos outros trabalhadores especialistas, aos quais há vagas ofertadas no site das empresas.

Considerando o contexto pandêmico e brasileiro, essa divisão proposta por Vasapollo (2005) é discutível, uma vez que o desemprego estrutural assola diferentes camadas de trabalhadores e mesmo os especializados podem figurar em postos considerados servis. Em seu site, a empresa é apresentada como tendo surgido “para revolucionar o ramo de entregas” (IFOOD, 2021), mais uma vez, há o apelo tecnológico. Agora, como mais recente serviço, a empresa expande seu universo para um cartão-alimentação que oferece a “facilidade” da sua rede conectada a mais de 160 mil restaurantes “focada em descomplicar as rotinas burocráticas do universo empresarial” (IFOOD, 2021). Ainda que o texto de propaganda faça referência à flexibilidade e à modernidade, indicativos que já discutimos, o serviço não é muito inovador em sua base, uma vez que serviço de entregas e de cartão-alimentação são conhecidos por todos nós, mas a gerência mediada por aplicativos e a exclusividade de uso do cartão-alimentação em um aplicativo e em restaurantes conectados a ele podem ser consideradas novidades. Ainda que o monopólio não seja também grande novidade.

A *Uber* tinha, até 2022, um segmento para entregas de alimentos, a *UberEats*, que ficou em teste durante um tempo, desde o início da atividade da empresa, até que fosse possível estimar um rendimento bilionário para a “aposta”,

[...] ganhar dinheiro com entregas não é fácil. É claro que o UberEats recebe uma parte substancial de uma conta de restaurante e cobra taxa de entrega, geralmente entre US\$ 2 e US\$ 8, nos EUA. Mas o Uber tem de pagar ao motorista para pegar e entregar a comida, além de fazer o marketing do serviço. A participação do Uber na conta é menor, em média, do que no negócio de transporte particular. Os restaurantes são, na melhor das hipóteses, parceiros não muito dispostos, que mal podem encarar uma mordida de 30% em seus lucros (CARSON, 2019, n.p).

Chama-nos a atenção a maneira como corriqueiramente nos deparamos com notícias sobre estas empresas, sempre excluindo os entregadores e colocando-os como um custo alto que as empresas *têm* que incluir em sua conta. Abater dos lucros, estimados em bilhões, o trabalho que os *parceiros* efetuam parece óbvio, não?

Ambas as empresas se apresentam de modo muito semelhante, como “o jeito mais fácil de pedir entrega de comida em casa” (UBER, 2021), no site da empresa *Ifood* o *delivery* de comidas é mencionado como “revolução” (IFOOD, 2021). E ambas capturam seus parceiros,

em aspectos muito básicos, porém essenciais diante dos altos índices de desemprego. As empresas capturam seus entregadores ao apresentarem-se como solução imediata para a falta de emprego, fugindo a um modelo burocrático de recrutamento e seleção, promovendo campanhas de marketing que fazem o aplicativo parecer uma opção rentável para aqueles que buscam inserção ou recolocação no mercado de trabalho.

Os ganhos econômicos posteriores ao cadastro podem ser calculados no site da empresa<sup>8</sup>, mas não é novidade que elas operem com a incerteza neste campo. Eles alteram constantemente as taxas e a porcentagem que retiram a cada entrega, o que acontece indiscriminadamente “quando chega a uma nova cidade, fornece subsídios e ofertas especiais a motoristas e clientes para que o serviço se espalhe rapidamente. Quando se assenta, a Uber pega uma fatia maior de cada dólar ganho pelos motoristas e geralmente corta tarifas” (SLEE, 2017, p. 127). Há alguns anos a *Uber* fez uma série de anúncios que envolviam os ganhos de seus *parceiros*, o que foi repetido durante a Pandemia de Covid-19. Veremos adiante a história contada no comercial “não é uma mentira, mas exagero contínuo, seletividade e distorção” (SLEE, 2017, p.123). Por vezes a cidade mais rentável é a escolhida para a produção de relatórios, que nunca são divulgados de modo transparente, sendo assim possível fabricar dados que não condizem com a realidade dos trabalhadores. Portanto, não é incomum que entregadores estejam constantemente indicando uma realidade incompatível com as apresentadas através das peças de marketing vendidas pelos aplicativos.

A Uber também declara-se como mediadora de oportunidades e realização de sonhos (UBER, 2021). Por vezes, como estamos aqui constatando, essas referências nos sites excluem o *parceiro* responsável pela entrega. É ele quem faz a mediação entre os restaurantes e os clientes, fazendo assim o elo fundamental para a continuidade do serviço, mas que é excluído desse sonho montado pelo marketing das empresas. Basta uma rápida passada pelos sites para verificarmos que os anúncios estão mais direcionados aos setores que podem fazer retornar lucros para a empresa: os usuários e os empresários maiores. É, portanto, através de exclusão que os parceiros são passíveis de rentabilização, através da baixa remuneração e do apagamento constante da cadeia de produção. Como forma de operar em discordância com o tratamento que recebem, algumas vias podem ser apontadas, tais como as greves têm acontecido ao redor do mundo, e passam, posteriormente a impulsionar outros movimentos, bem como a constituição de cooperativas de entregadores, sindicatos e associações. No Brasil, os entregadores não satisfeitos com os sistemas elencados até aqui resolveram parar as atividades

---

<sup>8</sup> Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/deliver/earnings/>. Acesso em 17 set. 2021.

em dias de julho do ano de 2020, e este tem sido o início de uma atuação que vai na contramão das incisivas do aplicativo em explorar a força de trabalho dos entregadores, sobre o que passaremos a tratar a partir de agora.

## 5 A EMERGÊNCIA DA RESISTÊNCIA: O “BREQUE DOS APLICATIVOS”

Diante desse cenário, num contexto de expansão tecnológica e ampliação de trabalhos mais vulneráveis, emerge uma reflexão que guia a continuidade de nossa investigação e dará suporte à escuta de nossas entrevistas: há possibilidade de configuração de formas de resistência que acompanhem a transformação dos modos de trabalho? Apostamos no movimento “Breque dos aplicativos” para auxiliar-nos neste intento de busca por algumas respostas. Pretendemos, portanto, neste momento de nosso texto, trazer o movimento de organização de trabalhadores entregadores por aplicativos, os chamados “Breque dos apps”.

Consideramos que, hoje, investigar o que tecemos até aqui acaba por tornar-se mais importante, dado o contexto da Pandemia de COVID-19. O movimento surge impulsionado pelo momento histórico, visto que houve significativa intensificação exploratória da força de trabalho desta categoria e dos desmontes citados anteriormente. Dado algum distanciamento temporal, algumas repercussões já podem ser indicadas, como o aumento das taxas de desemprego; a necessidade de isolamento social, que fez com que houvesse uma obrigatoriedade de trabalhos em sistema *home-office*; e as demandas crescentes por um trabalho essencial que permitisse, aos que estavam em casa, o contato com serviços diversos. Categorias já marcadas pela precariedade não pararam durante a pandemia, como é o caso dos entregadores por aplicativos, trabalhadores de limpeza, caixas de supermercado, dentre outros (AMORIM; MODA, 2021). A identificação das tendências reconhecidas anteriormente, direta ou indiretamente, afetam o trabalho por aplicativo, uma vez que o trabalho informal acaba por ser o recurso daqueles que perdem o emprego, levando ao aumento das inscrições nas plataformas com consequentes reflexos sobre os ganhos dos trabalhadores e os processos organizativos a eles vinculados, como discutiremos mais adiante.

O movimento “Breque dos apps” surge da interrogação inicial dos trabalhadores sobre as suas condições de trabalho no aplicativo e durante uma crise de saúde mundial. Eles organizaram a primeira paralisação no início do mês de julho de 2020, que teve grande alcance ao redor do país (OLIVEIRA, 2020). As exigências de medidas protetoras contra o contágio mobilizaram a organização de trabalhadores ao redor do país e estas formas de questionar o contexto vulnerável em que trabalham é o mobilizador dos interesses desta fase da pesquisa. Ao acompanharmos temporalmente o movimento dos sentidos da atividade laboral em suas dimensões, é interessante percebê-la como agente “que cria, mas também subordina, humaniza e degrada, libera e escraviza, emancipa e aliena, manteve o trabalho humano como questão



nodal em nossa vida” (ANTUNES, 2015, p. 12). Conseguimos identificar estas acepções ao longo do que vimos tratando.

Há uma urgência em investigar o indivíduo que aqui abordamos, visto que, dada a construção teórica que sustentamos até o momento, multiplicam-se os fatores que colocam os trabalhadores em atividades cada vez mais precarizadas e consideramos os eventos recentes que colocaram os entregadores em evidência: a pandemia de Covid-19 e o vídeo<sup>9</sup> de Paulo Lima, conhecido como Galo, que viralizou no início do isolamento social. No desabafo contido no conteúdo do vídeo, tínhamos elementos que decorriam da intensificação exploratória que a pandemia impulsionou, mas não só. Galo denunciava o modo como os entregadores haviam sido tratados pelo aplicativo desde o início, mas que, pelo momento de iminência de morte e exposição dos entregadores ao vírus sem qualquer proteção, fez precipitar esse limite e, com o alcance do vídeo, algo fez eco e conseguiu tocar em outros lugares, em outros entregadores, portanto. Acreditamos que derivam dali a precipitação da insatisfação dos trabalhadores por aplicativo que passam a se organizar em movimentações que repercutem até o momento atual.

Interrogar esta categoria de trabalho torna-se hoje mais importante em virtude da pandemia de COVID-19, como é chamado o vírus causador da Síndrome Respiratória Aguda e Grave (SARS-cov), que surgiu em nova mutação no ano de 2019, e espalhou-se de forma assoladora pelos países do mundo (SANARMED, 2020). A Covid- 19 passou a afetar o Brasil, de maneira mais incisiva, em março de 2020. De início, sabíamos pouco sobre o vírus, mas o isolamento social foi a medida mais imediata, afetando nosso campo de estudo em, pelo menos, duas formas: aumentando o desemprego, o que contribuiu para o aumento de cadastrados em aplicativos (AMORIM; MODA, 2021); e ao colocar os entregadores por *delivery* como categoria essencial, ao intermediarem o acesso a bens e serviços de parte da população que se manteve em casa, seguindo restrições do isolamento social definidas pelos decretos estaduais.

Percebeu-se o estabelecimento de fortes evidências de deterioro das condições de trabalho e o agravamento de sofrimentos com a pandemia, seja com a imbricação forçada dos âmbitos públicos e privados da vida em um só espaço, o doméstico, para aqueles que conseguiram manter renda, emprego formal e também a vida<sup>10</sup> e, em casos extremos, a perda de vínculos, com ampliação do desemprego e poucas alternativas de reinserção.

---

<sup>9</sup> Conferir através do link: <https://www.instagram.com/tv/B-FmEnXp6FV/?igshid=YmMyMTA2M2Y=> Acesso em 18/02/2023.

<sup>10</sup> Ao final de dezembro de 2022, são 693.853 mil o número de mortos por Covid no Brasil. <https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2022/12/31/covid-19-coronavirus-casos-mortes-31-de-dezembro.htm> Acesso em: 28 fev. 2023.

A pandemia criou um novo modo de classificação sobre as atividades laborais – as essenciais e as não-essenciais – advindas de critérios de manutenção ou suspensão dos serviços por elas prestados, os serviços prestados por entregadores, desde o início já estava colocado como essencial (BRASIL, 2020). Aqueles que já trabalhavam informalmente e tiveram que manter suas atividades fora de casa, mesmo que a recomendação fosse outra, não puderam parar, foi o caso dos entregadores. Para que o primeiro grupo pudesse manter-se em casa, o *delivery* passou a ser a ordem que permitia à “economia funcionar”. No momento em que parte das pessoas puderam se resguardar, acrescido a todos os outros medos, o contágio passou a ser mais um receio na realidade dos entregadores

A pandemia e suas consequências econômicas, nesse sentido, intensificam o já intensificado, radicaliza o já radicalizado, torna o que é “super” em “hiper” e coloca trabalhadores/as em geral, não apenas aqueles vinculados às plataformas digitais de entregas, muito mais próximo da extrema pobreza (AMORIM; MODA, 2021, p. 120).

O aumento no número de cadastros no aplicativo, intensificou também a disputa por entregas entre os entregadores; uma competição que, durante a pandemia, fez aumentar a jornada e reduzir os rendimentos. Foi possível ainda identificar que, dentre os grupos ocupados durante o período pandêmico inicial, os entregadores foram os que mais apresentaram sintomas correspondentes à infecção pelo vírus da Covid-19 e menor taxa de afastamento das atividades (MANZANO; KREIN, 2021). Em contraposição aos dados relativos aos entregadores, houve um expressivo aumento nos rendimentos das gigantes do setor de entregas no país, a *Ifood* - logo no primeiro mês - declarou aumento de 400% nas entregas de produtos de limpeza e o número de cadastrados entre fevereiro e março (data das primeiras medidas de isolamento no país) mais que duplicaram, chegando à 175 mil (AMORIM; MODA, 2021).

*Brecar* toda essa tendência tornou-se, então, uma emergência. Assim como muitas vezes se faz ao frear, é tomada uma medida instantânea, abrupta. Os entregadores precisaram recorrer à emergência em ato, diante da intensificação dos problemas, tomando a decisão por *brecar*. Parar.

Os breques aconteceram nos dias 01 e, posteriormente, no dia 25 do mês de julho, numa chamada feita aos entregadores para paralisarem as atividades por um dia, e aos usuários de aplicativo, que não fizessem pedidos durante esse período. Identificados por uma *hashtag* (#), a *#brequedosapps*, e disseminados em redes sociais – também de onde surgem - tiveram amplo alcance no primeiro momento, e seguiram em repercussão<sup>11</sup>. Na base do movimento

---

<sup>11</sup> Esteve em discussão um Breque que ocorreu em São José dos Campos, interior de São Paulo, e que durou mais de uma semana. A pausa foi dada, pois a empresa Ifood quis negociar com os entregadores. No entanto, houve o indicativo de prosseguir paralisado, caso as demandas não fossem atendidas. Disponível em:

estava a classificação e ampla divulgação do serviço de entrega como essencial, mas sem as condições básicas para realização, uma vez que não obtiveram junto às empresas de aplicativo os Equipamentos de Proteção Básico (EPIs) difundidos pela Organização Mundial de Saúde (OMS) para minimização das condições de risco, a saber, álcool em gel, para higienização constante das mãos e máscaras (MACHADO, 2020).

Ao utilizarem páginas em redes sociais para expor os problemas pelos quais passam, eles expõem algo que insiste há tempos e não é exclusivo do trabalho em aplicativo, que decorre desse modelo liberal de trabalho, em que o empregador - reiteramos aqui a posição das empresas em se retirarem desse lugar - se isenta de responsabilidades adquiridas ao longo do tempo por meio das lutas trabalhistas. No trabalho em *startups*, a inovação é a principal categoria de gestão e, muitas vezes, inovar significa destruir aquilo existente anteriormente. A concepção anterior de trabalho contratual e salarial, que vincula pessoas a um espaço físico, está fora da virtualidade a que se pretende em *startup*, como explicitado por Slee (2017). Dessa forma, a intenção da *Uber*, empresa mais valiosa da categoria, é ser associada ao conceito de inovação.

É importante reiterar que os “Breques dos Aplicativos” surgiram durante a pandemia, por conta da intensificação do trabalho sem proteção, em momento tão delicado, e apareceram como uma torção do que está dado: tanto como solicitação de um trabalhador por aplicativo quanto da lógica à qual está inserido o aplicativo. Os entregadores utilizavam a rede da qual dispunham para forjarem um novo tipo de laço entre os trabalhadores. Grupos em outros aplicativos, como o *Whatsapp*, atingiram importância para que algo do espaço dissoluto entre os trabalhadores possa ser acessado, como a semelhança na posição que ocupam, na rotina extenuante. Ali acontecem trocas sobre o que ocorre com cada um durante o trabalho, constituindo-se como ambiente para recolhimento de reivindicações e notícias sobre outras manifestações menores e que não são noticiadas (AMORIM; MODA, 2021).

Os movimentos representaram uma quebra na continuidade do tempo histórico, esse que vem também modificando a relação com os direitos trabalhistas. É importante destacar que, quando pararam, curiosamente colocaram em movimento uma categoria da qual não se espera a rebeldia. Antes que o movimento ganhasse nome e tomasse proporção nacional, em menor escala, eles ocorriam já no início da pandemia em algumas cidades, como São Paulo e Teresina (CASTANHEIRA, 2020), outros protestos semelhantes continuaram a ocorrer, mas aqui nos

deteremos ao estudo dos “Breques” iniciais e ocorridos em julho de 2020, com enfoque nas condições que permitiram a organização em proporção nacional, nas grandes capitais, simultaneamente.

O mundo como um todo acompanhou manifestações que pediam por melhores condições no trabalho feita por entregadores de aplicativos logo no início do período pandêmico. Posteriormente, em outubro de 2020, manifestações foram organizadas no México, Argentina, Chile, França, dentre outros países, com propostas semelhantes às do Brasil, tais como melhoria das condições laborais, aumento das tarifas por entrega, seguro contra roubos, acidentes e licença maternidade, indicando-nos que a precarização e a luta por melhorias de trabalho para os entregadores não é especificidade no Brasil, ainda que tenhamos um histórico cruel quanto à luta com a organização de lutas dos trabalhadores, como já expusemos. O modo de organizar a manifestação também é semelhante, entregadores partem de um ponto da cidade e circulam chamando a atenção para suas reivindicações (DÍAZ, 2020). Em período semelhante, na Espanha, estava em debate uma proposta que definia entregadores ciclistas por aplicativos como empregados e não mais como autônomos (KALIL, 2021) e a União de Trabalhadores Independentes (IWGB), no Reino Unido, batalhava por segurança alimentar e de saúde, no período pandêmico, aos trabalhadores da “gig economy” termo em inglês que designa os trabalhadores por bicos, aos quais estão incluídos os entregadores (IWGB, 2020), instituição que foi importante nas lutas de entregadores em Londres (CANT, 2021).

A falta de vínculos trabalhistas, como supracitado, é anterior ao trabalho por aplicativos, mas parece ter atingido modos mais extremos nos últimos tempos, dado os índices de desemprego e a conjuntura do país, mais uma vez. A denúncia realizada por uma das lideranças do primeiro “Breque”, Paulo Galo, decorreu de mais um bloqueio indevido do aplicativo, que, como explicitado, pode descartar os seus “colaboradores” indiscriminadamente. Ele diz: “Não existe diálogo com os aplicativos. Eles não dialogam com você, dialogam com os acionistas. Você imagina quanto que um acionista acha bacana um aplicativo que não tem greve, não tem férias, não tem salário” (TVFOLHA, 2021).

A desresponsabilização dos aplicativos tem sido questionada por alguns estudiosos (SLEE, 2017; ANTUNES, 2018; ABÍLIO, 2020) e vivenciada nas ruas desde a chegada dos aplicativos ao Brasil em meados dos anos 2010. Pesquisadores apontam que a recessão da economia no país em 2015/2016 coincide com a chegada da *Uber* ao Brasil e o crescimento da atividade em aplicativos concomitantemente (MANZANO; KREIN, 2021). Agora, ao depararem-se com outro período crítico - a pandemia - os entregadores têm a exacerbação da

exploração da força de trabalho e resolveram levar às redes, numa tentativa de aumentar o apoio à luta deles.

Compondo a pauta de objetivos traçados para os breques estavam: obter reajuste dos preços das entregas, manter uma tabela de preços organizada em conjunto com os aplicativos, a implementação de um ajuste anual, fim dos bloqueios indevidos, a entrega de equipamentos de proteção individual (EPI) para que pudessem prosseguir o trabalho durante a pandemia e a criação de um seguro que garantisse apoio em caso de acidentes (AMORIM; MODA, 2021). A reivindicação é ter a possibilidade de alguma seguridade diante da incerteza geral que representa trabalhar por aplicativos. A pandemia fez crescer a demanda por *delivery*. Alguns dados da Rappi<sup>12</sup> indicam crescimento superior à expectativa nos primeiros meses de pandemia (TERRA, 2021), crescimento que os entregadores só acompanham em número de entregas, mas não em rendimentos monetários. Segundo Abílio *et al.* (2020) mais de 62% dos entregadores aumentaram a jornada de trabalho durante a pandemia, tanto em horas diárias quanto em dias por semana. Nesse sentido, há uma aposta de que, por conta da crise econômica, acentuada com a pandemia, houve aumento do número de entregadores e por isso a intensificação do tempo disponível ao *app*, mas isso não implica no número de chamadas para entrega, e, em decorrência, não há acréscimo de remuneração.

O primeiro breque teve uma adesão enorme, principalmente nas grandes cidades do país, o segundo já não conseguiu manter a mesma intensidade (TVFOLHA, 2021). Podemos apostar para essa diferença no tempo para divulgação e adesão, o espaço dado entre uma e outra manifestação, e ainda na estratégia escolhida para o segundo movimento que foi o de “breçar”, para colar ao nome da convocação, os pedidos. No entanto, hoje sabemos que a intervenção direta de uma das grandes redes de entregas interferiu na proporção do número de entregadores à medida que o movimento crescia, como indicaremos adiante.

No segundo dia, o modo operacional do movimento baseava-se no impedimento das retiradas de pedidos pelos que insistiam em não aderir ao breque, ao invés de fazerem as grandes moto-carreatas do primeiro dia. Tratamos aqui de um movimento em curso, em um tempo sem muita previsibilidade quanto ao que acontece. A impossibilidade de certo afastamento histórico nos leva a uma premissa de aguardar por mais dados, e observar o

---

<sup>12</sup> A Rappi é uma empresa colombiana que surgiu em 2015, com uma proposta de permitir o acesso aos usuários que não tivessem contas bancárias, portanto havia no aplicativo a operação em dinheiro, obtendo assim uma maior capilaridade na Colômbia e outros países da América do Sul. Disponível em: <https://saladanoticia.com.br/noticia/4405/rappi-conheca-a-historia-do-super-app>. Acesso em: 06 nov. 2021.

possível, mas, ao mesmo tempo, ressalta a relevância de acompanharmos a tendência dessa constituição em tempo real. O nosso objeto se apresenta assim, vivo e em construção.

A disposição gerencial do trabalho no aplicativo, organizando a atividade em parcelas e a remuneração imbricada à produtividade, são tidos como grandes empecilhos à organização dos trabalhadores. Por sua vez, tais características influenciam diretamente no estabelecimento de uma demanda unânime. Mais uma vez, a divisão dos entregadores em unidades, separadas de seus pares, contribui para dificultar a organização. Mesmo a demanda por um limite de jornada de trabalho fixa não é unanimidade entre os entregadores; a falta de vínculo deles como empregados não permite a existência de uma entidade, como a sindical, que pudesse formular uma demanda coletiva e reivindicar institucionalmente os direitos trabalhistas (AMORIM; MODA, 2021), tais empecilhos que colocamos como elementos-chave em nossa pesquisa, são apontados por outros pesquisadores como importantes dificuldades à organização do movimento de entregadores.

Apontamos, anteriormente, que a atividade desenvolvida no aplicativo é diferente daquela passível de ser organizada por um sindicato, mas essa também não é uma demanda deles, a de que o movimento de rua chegue a ser sindicato. Torna-se essencial o reconhecimento tanto dos entregadores por aplicativo como uma nova categoria laboral, quanto da luta de resistência ao processo de exploração, que aqui apresentamos, como novidade. É necessário, portanto, escutar atentamente a reivindicação para que possamos avançar juntos naquilo que surja como modelo também de outras entidades possíveis de mediação entre o aplicativo e os entregadores, que passem pelo humano, não por máquinas, mas que já não podem seguir os mesmos parâmetros do movimento sindical próprio da sociedade salarial, pois o trabalho é outro, e nesse sentido consiste também o formato diferente das organizações e resistências das quais tratamos.

Outro importante empecilho ocorrido no espaço de tempo entre um dia e outro de organização, após pouco mais de 2 anos decorridos dos movimentos “Breques”, conseguimos colher como outros indicativos sobre o movimento que, àquela época, trataríamos como suposições, como é o caso da desorganização dos entregadores através do marketing empresarial. A partir da exposição das vivências de precariedade e intensificação da exploração do trabalho pelas grandes redes de compartilhamento e também pela mídia alternativa, a imagem das empresas teve algum prejuízo e a apropriação desse espaço pelos entregadores tem sido contínua, com algumas figuras virando referência no apelo midiático por melhorias para a categoria.

Segundo Vinícius (2021), o prejuízo à imagem das empresas pode ser considerado mais relevante que as perdas oriundas pelas paralisações nos dias em que os movimentos estiveram marcados para acontecer. Nesse sentido, encontramos justificativa para as denúncias reveladas em abril de 2022 quanto à contratação e inserção de falsos entregadores para atuar diretamente nos núcleos de organização dos movimentos nas principais cidades. A utilização desses modos de operar dos aplicativos já havia sido percebida por alguns entregadores, o que aparece, muito sutil e rapidamente, no documentário “Trajetos e trajetórias invisíveis na cidade” (MASSON; OLIVEIRA, 2021), porém só a posteriori as comprovações do ocorrido foram reveladas.

Em abril tivemos acesso aos detalhes da contratação de empresas terceirizadas de marketing para gerir os compartilhamentos de dados sobre as manifestações de entregadores. A *Ifood*, aplicativo de gestão de entregas via *delivery*, contratou estas empresas para, em concomitância ao processo de organização iniciado, forjar dados e inserir mensagens “confusas” sobre os intentos dos integrantes do movimento “Breques dos aplicativos”. No entanto, a prática não se tratava de novidade. Entre 2014 e 2015, ao trabalhar com os anúncios de empresas plataformizadas, Slee (2017) assumiu como regra que o tratamento de dados pelas empresas era falseado e manipulado para melhor parecer ao mercado, o que por vezes prejudica as imagens delas, os dados não são completamente mentirosos, mas o tratamento dado a eles é maquiado. Desde o início, as empresas operam em confusão quanto aos dados, para que os entregadores não saibam operar com o trabalho, para, além de receber o chamado e atendê-lo. A mudança constante na operação sustenta o rendimento da empresa, dependente das moedas do campo digital, moedas estas que são convertidas em valoração a exemplo de uma boa avaliação, compartilhamentos em excesso que, no campo algorítmico, corresponde a uma boa empresa, uma empresa conhecida e de sucesso.

A malha digital compõe o espaço em que surge a atividade em questão, as redes sociais, e o dialeto próprio que ela insere, modificam o modo como nos relacionamos também com o trabalho (AKIMOTO, 2021; SAFATLE, 2020), a exemplo do que vimos discutindo desde então. É fundamental ao processo de organização estar ancorado a um reordenamento desse outro espaço, o digital, ainda que os Breques não tenham conseguido fechar a empresa *Ifood*, resultaram na possibilidade de “uma quantidade suficiente de interrupções para tornar menos viável a tática cliente/empresa de extrair o máximo possível de trabalho pelo menor custo” (GRAHAM; ANWAR, 2020, p. 55). Os modos de operação, para darem visibilidade às demandas dos entregadores, passam pela paralisação, no entanto. As empresas captaram a força deste modelo e de pronto utilizaram do poder que possuem, a saber, os milhares de dados

armazenados pela plataforma e logo trataram de organizar a estratégia de atuação contra o movimento. Dado o contexto, o modo como os dados são trabalhados pelo aplicativo ganham importância e as alterações comunicativas inseridas pelas empresas contratadas têm extrema relevância, principalmente quanto à disputa pelo apoio de usuários ao movimento de trabalhadores por aplicativo.

Com a pandemia de Covid-19, alguns traços da gestão uberizada foram intensificados, como vimos indicando por diversos momentos até então, o que gerou para os entregadores um contexto de mais incerteza e dificuldades (ABÍLIO *et al.*, 2020; AMORIM; MODA, 2021). Desta forma, os “Breques” tiveram na intensificação da precarização o pano de fundo para o início das paralisações. Os mecanismos de atuação das empresas Benjamin Comunicação e, posteriormente, Social Qi (SQi) compreendem o período entre julho de 2020 e novembro de 2021 (LEVY, 2022). Inicialmente, foram colocadas pessoas disfarçadas nos locais de manifestação, elas atuavam como um entregador, e foram criadas páginas em redes sociais, *Instagram* e *Facebook*, para lançarem notícias confusas quanto às demandas dos manifestantes “A presença do funcionário teria como objetivo implantar a pauta da vacinação prioritária para motofretistas, como uma estratégia de esvaziamento da narrativa de greve — indicam as fontes ouvidas e relatórios consultados” (LEVY, 2022, n.p). Ou seja, uma das principais pautas dos entregadores, condições de proteção para o trabalho feito durante o período mais crítico da pandemia, foi usado para traçar uma nova rota de discussão dentre os entregadores.

Mesmo nas experiências prolongadas narradas por Cant (2021), decorridas na Inglaterra, colocar os manifestantes em sintonia foi um problema; uma vez que as contradições políticas apareceram para além das demandas iniciais, com as quais concordavam, por exemplo, a baixa remuneração. Criar um campo de atuação no qual fosse possível lidar com as contradições “era exatamente o motivo para aprofundar a luta. Como nunca formamos organizações de caráter permanente, nunca tivemos a chance de colocar todo mundo na mesma sintonia” (CANT, 2021, p. 165). Da mesma maneira que aconteceu com os entregadores ingleses citados por Cant (2021), o início dos “Breques” se dá como pontapé inicial, as greves partem de conversas nos pontos de espera de entregas, depois passam aos grupos em redes sociais, em que discutem sobre as insatisfações e marcam as primeiras paralisações. A narrativa é semelhante nas experiências a que temos acesso, elas têm como ponto de partida a insatisfação com o aplicativo. Com esta primeira estratégia combativa adotada pela empresa, o poder que resguarda, no caso o montante de dados que recolheu ao longo dos anos de atuação, foi utilizado



de maneira mais ampla, fora do escopo disciplinar com os entregadores. O que a *Ifood* faz nessa hora é manipular no momento crucial, o início, a organização do movimento.

Mencionamos por diversas vezes ao longo destes escritos a dificuldade dos entregadores ao lidarem com as estratégias avaliativas dos aplicativos. Ao longo do período em que a atividade é privilegiada enquanto objeto de estudo, a mesma dificuldade é mencionada desde Slee (2017) e reavivada neste momento, uma vez que o “apagão de dados” (UCHÔA-OLIVEIRA; BASTOS, 2022) promovido pelos aplicativos permanece como empecilho para avanços significativos da categoria, tanto para promoções de políticas públicas referentes ao trabalho; à saúde e etc. quanto para avanços organizativos. Os números de entregadores são apenas estimados, não sabemos as diferenças entre os estados, o que as empresas recolhem de dados podem fazer parte da caixa-preta (CANT, 2021) a qual não temos acesso. No entanto, supomos pelos discursos colhidos e pela estratégia adotada para combater os “Breques” que os números extraídos pelo gerenciamento dos aplicativos seriam de grande serventia ao avanço do campo de estudos sobre os trabalhos em plataformas hoje.

O dispositivo utilizado pelas empresas é nomeado como “Marketing 4.0”, ao mesmo modo como a uberização é considerada parte de uma “Indústria 4.0” (ANTUNES, 2020), assim afirmando sobre o que se produz sem rostos, sem dizer quem se responsabiliza pelo produto, portanto, a equipe “posta memes, piadas e vídeos que promovem uma marca ou ideia, mas sem mostrar quem está por trás”. Nesse formato, as páginas criadas na rede social *Facebook* “Não breca meu trampo” e a “Garfo na caveira” foram as fontes de postagens que disseminavam as informações que o aplicativo queria que fossem associadas ao movimento, de modo que fossem confundidas com produções feitas por entregadores. Os funcionários comentavam em outras páginas, seguiam perfis sobre os assuntos e tudo era feito sem uma assinatura que pudesse identificar que advinham da mesma fonte. O objetivo, com as páginas criadas, era conhecer qual o fio narrativo dos entregadores e produzir um conteúdo que se contrapusesse ao manifestado pela organização do movimento, “nós usávamos a inteligência [digital] para entender como é que poderíamos esvaziar a narrativa da greve” (LEVY, 2022, n.p). Os intuitos das páginas criadas eram promover também a inserção dos entregadores no PL 1.011/2020, que versava sobre as categorias de trabalho que teriam prioridade na vacinação contra Covid-19 e discordar dos projetos de lei que intencionavam regulamentar a atividade dos entregadores, como o PL de número 14. 297 que só foi sancionado em 2022, abordando as demandas feitas em 2020.

As empresas de marketing digital contratadas possuem sede em São Paulo e são especialistas na gestão de imagem de grandes campanhas (LEVY, 2022). Uma delas, a agência

Social Qi, é especialista em gerenciamento de crise e no trabalho com processamento de muitos dados, produzindo novos e monitorando os já existentes. As empresas, portanto, apropriaram-se dos dados contidos nas bases da plataforma e coordenaram o trabalho desses; utilizaram dos perfis de entregadores para capturarem métodos que possibilitassem a aproximação da lógica de combate e do conteúdo criado por eles. A estratégia de criar um dialeto, nomeado “motoquês” foi também utilizada (LEVY, 2022). O uso das redes sociais pelos entregadores foi uma crescente neste período, principalmente o compreendido no ápice do período pandêmico, desde as páginas criadas para compartilharem o cotidiano de trabalho às que mostram meios de manipular o algoritmo, bem como os horários e taxas de entregas, de modo a ganharem mais dinheiro, enfim, uma gama de assuntos. Esses perfis foram também monitorados pela agência, visto que serviam como condução organizativa, dado o alcance, um dos entregadores que eles intencionaram diminuir a força discursiva foi o Galo (LEVY, 2022).

Criar perfis que falavam sobre o movimento, tornando-o uma piada, fazia com que a organização política intencionada pelos entregadores fosse reduzida. Diminuir o alcance dos perfis organizados pelos entregadores é uma tática-chave, pois estes são conhecidos mundo afora como modelo de novo tipo de organização, elas vêm sendo desenvolvidas dentro deste escopo de trabalho como modo de colocar em diálogo os trabalhadores que estão difusos nos espaços laborais, portanto,

[...] toda organização deve se dar a partir da base de nosso “chão de fábrica”. Por exemplo, os *turkers* criaram muitas comunidades nas quais ajudam uns aos outros a aprender os macetes da plataforma e ganhar mais dinheiro. Essas comunidades são criadas para compartilhar tarefas que facilitam o trabalho. mas que podem ser usadas para a organização. (MILLAND, 2021, p. 135).

A reportagem menciona a estratégia como um sucesso “coisas assim que vão tirando o foco. Como a gente fez, por exemplo, com a greve geral. O garfo [página “Garfo de caveira”] abriu um território importante de chegar de igual para igual. E depois serviu para ir esvaziando o discurso”. As lutas, porém, continuaram e encontraram ressonância ainda no modo como o aplicativo conduz os dados, a forma de pagamento e toda a formulação que apresentamos até o momento.

### **5.1 Os Breques dos aplicativos a partir de nossos entrevistados**

Os trabalhadores por aplicativo iniciaram as lutas contra as grandes empresas por volta de 2019. A grande mobilização no Brasil se deu em 2020, com os Breques dos aplicativos, dos quais nos ocupamos até então. No momento dos testemunhos colhidos, em formato de

entrevistas semiestruturadas, essa luta vem tomando outros caminhos e destinos que destacaremos ao longo das seções que aqui se seguirão. Entrevistamos indivíduos residentes na cidade de Fortaleza e no Distrito Federal, no período que compreende os meses de maio e agosto de 2022. Iniciamos ainda contato com outros indivíduos, residentes e participantes das mobilizações em São Paulo, que por diversos motivos não retornaram o contato ou não atendiam ao requisito de participação. Alguns, após o envio do termo de responsabilidade – condição exigida pelo Comitê de Ética da UFC - declinaram da participação; ou que aceitaram participar da pesquisa, mas sem assinar o termo, condição que impedia o prosseguimento da entrevista. Optamos, portanto, por conduzir a pesquisa com o material possível de ter sido colhido e avaliá-lo como panorama geral até o momento da finalização deste trabalho de dissertação.

Apresentamos aqui os relatos de Carlitos, morador da cidade de Fortaleza, motoboy há 16 anos e que faz entregas por aplicativos desde 2016; de Severino, residente na cidade de Fortaleza, motoboy há 16 anos e que faz entregas por aplicativo desde 2019; de Flik, que é morador de Brasília, sempre teve como atividade as entregas, antes de modo regulamentado e é entregador por aplicativo desde 2016; de Zé, que reside em Fortaleza, é porteiro e trabalha por aplicativo desde 2019; de Scott que mora em Fortaleza, é auxiliar administrativo e desde 2018 retorna aos aplicativos como renda extra; por fim, contamos com os relatos de Arthur, que reside em Brasília, é sindicalista e motoboy e não trabalha por aplicativo.

Apesar da distância cronológica entre os eventos que ocorreram em 2020 e as entrevistas que se deram em 2022, pudemos apreender apontamentos interessantes a partir dos nossos entrevistados e diferenças relevantes, que, em nossa percepção, tem a ver com o escopo territorial que acabou por englobar entrevistados na cidade de Fortaleza e em Brasília. Tivemos, pois, a oportunidade de chegar aos organizadores das manifestações em cada uma das cidades, através da indicação de nossos primeiros entrevistados, que tomam os organizadores como referência para a categoria. De início, portanto, temos um demonstrativo da importância que a luta dos entregadores por aplicativo vem alçando. Partimos da ideia de que as lutas iniciadas pela categoria assumiram relevância como referencial de alguma organização.

A partir do indicativo acima citado, trazemos alguns excertos que auxiliam em nosso trabalho quanto à percepção, no campo, do ponto de partida para uma organização de trabalhadores por aplicativo. A precarização do trabalho aparece como horizonte e como plano de fundo; as greves, que iniciaram antes dos “Breques” estourarem, já davam indícios da necessidade de algo mais abrangente, como indica-nos Flik:

Então, Camila. Eu fui um dos organizadores dos breques, né? Eu percebi, acompanhava, por vídeos em outras cidades e estados, a precarização e o pessoal começando a acordar... fazendo pequenas greves em portas de hubs... Aqui em Brasília não tava diferente, a gente começou uma greve antes de organizarmos o 1º de julho, a precarização é nacional [...]

A organização dos trabalhadores é tomada como uma necessidade a partir, portanto, do reconhecimento das condições de trabalho inadequadas e nomeadas, no campo, como precárias. O desgaste pelas extensas jornadas, o trabalho sem condições adequadas, principalmente, e intensificado durante a pandemia, fez com que o movimento eclodisse.

Ao tempo em que Brasília já conseguia organizar greves de modo mais articulado e partia para a construção da associação de entregadores que, segundo Flik “organizada saiu do papel depois do 1 de julho”, em Fortaleza, a situação era um pouco diferente: “A nossa categoria nunca foi ouvida aqui”, como aponta Carlitos. E para alguns dos entrevistados, esse fato fez toda a diferença nos movimentos que foram organizados em julho de 2020.

Para os entregadores da capital cearense, era necessária uma organização a priori e que, não existindo, foi um fator para que o “Breque” não ocorresse de maneira intensa como visto em outras capitais: “Em 2020, faltava organização”, como indica Severino, “no breque de 2020, eu tava na loggi, a gente fechou a rua na frente da empresa, a maioria que parou foi uma galera mais velha, com a cabeça mais formada. Os mais jovens pensam que estar ganhando é o que importa”. Um dos motivos apontados para esta falha na mobilização é o que, por vezes, aparece na entrevista como um “individualismo do entregador”. No momento em que repensam o “Breque” em Fortaleza, ele surge da seguinte maneira: “o motoqueiro quer o hoje, quer saber se vai ter o pão”, aponta Carlitos. Mesmo os que combinavam a paralisação, no dia não aderiam ao movimento. Aqui, acontece de as estratégias utilizadas pelo aplicativo, no geral, como explicamos anteriormente, serem repetidas com mais intensidade em dias de greve. São mecanismos que induzem os entregadores às dificuldades de adesão às paralisações, uma vez que se trata de um momento em que ocorrem promoções, taxas duplicadas e a demanda por pedidos é aumentada, como indica Carlitos: “Se vai ter manifestação, eu vou trabalhar, pois aumenta a demanda. Se parar 10, são menos 10 rodando, é mais corrida.” Aqui ressurgem os indicativos trazidos anteriormente do que participa da remuneração calculada pelo aplicativo. No momento em que o número de entregadores é reduzido, as taxas são manipuladas e aumentadas para que a perda no contingente de trabalhadores disponíveis seja revertida.

O modo como o pagamento é feito à categoria foi uma das principais demandas do movimento de entregadores, visto que o pagamento por serviço prestado, no caso por entrega realizada, acaba por, de um modo geral, não dar seguridade ao trabalhador. Durante os

movimentos grevistas, tais mudanças nas taxas, acabam por tornar-se uma forma de atrapalhar a organização. Nosso interlocutor em Brasília, Flik indica-nos como “importante a união dos entregadores, pois afeta a todos os trabalhadores... os banimentos injustos, as taxas mínimas que nunca têm reajuste, muitas coisas aí acontecem que não é bom pra categoria que sofre com a precarização”. Ao indicar-nos que a precarização é “para todos os trabalhadores”, ainda que em referência posterior aos entregadores, tomamos o apelo de nosso interlocutor como uma abrangência ao sentido que o esfacelamento de direitos, de certa forma, chega para todas as categorias, ainda que algumas sejam menos protegidas.

Segundo Cant (2021), durante a organização das greves em Londres, o apoio de um público que não fazia parte da categoria foi fundamental para impulsionar a organização, iniciada nos pontos de espera em restaurantes da cidade: “o fato de nos encontrarmos nas ruas, e não escondidos atrás de portas fechadas, significava que havia uma dimensão pública para o que estávamos fazendo. Mais tarde, quando convocamos protestos, foi notável a participação de gente que não fazia parte da categoria” (CANT, 2021, p. 137).

No Brasil, ao avaliar a experiência de organização ocorrida em São Paulo (SP), Uchôa-de-Oliveira e Bastos (2022) trazem, dentre outras questões, a relevância dos entregadores utilizarem as ruas como forma de encontrarem tanto outros manifestantes quanto outras pautas reivindicatórias. O mesmo aconteceu durante as manifestações por democracia, também ocorridas em 2020, que contaram com a participação dos entregadores e deram origem ao “Entregadores Antifascistas”, grupo de extrema importância para a visibilidade da causa dos entregadores, bem como para a divulgação dos “Breques dos aplicativos”. Para os autores, os entregadores estão na centralidade representativa do trabalho por plataformas na atualidade e a luta deles articula outras pautas. Algo semelhante ao chamado que nosso interlocutor faz “aos trabalhadores”, em maneira de aproximar de outras categorias a experiência dos entregadores, bem como o que Cant (2021) explora em seus escritos sobre a experiência londrina.

A adesão e a solidariedade durante as greves foram solicitadas durante a ampla divulgação dos “Breques” através das redes sociais, para evitar que a greve fosse implodida pela própria gestão da plataforma. Nesse sentido, a existência de páginas com grande visibilidade nas redes sociais e de ampla divulgação, como as ocorridas através da página dos “Entregadores Antifascistas”, foi essencial. Foi solicitado aos usuários que não fizessem pedidos durante os dias 1 e 25 de Julho, pois dessa forma, o apoio de outros trabalhadores/usuários seria demonstrado aos entregadores e os números de pedidos, quando diminuídos, não alterariam de maneira significativa a demanda por entregas. Lembrando que aqui trata-se da estimativa feita pelos entregadores do modo como o algoritmo funciona ao

calcular os ganhos e taxas, mas uma vez que há a questão quanto ao pagamento por entrega e com as taxas aumentadas quando há poucos entregadores disponíveis, solicitar que os usuários não fizessem pedidos tornou-se uma forma de apoio virtual. Este formato de pagamento é justamente utilizado pela plataforma para a adesão subjetiva do trabalhador à atividade (PEREIRA, 2018), uma vez que recebe por entrega, como é possível dedicar tempo à luta coletiva e esperar por uma melhoria que nem sabe se ocorrerá? E como concorrer com o momento em que as taxas são aumentadas, justo no período em que a categoria paralisa? Questão que nosso entrevistado Severino coloca quando nos aponta, em sua percepção, que aos mais jovens, não aderir às paralisações é a saída para um melhor faturamento.

Segundo Carvalho; Pereira e Sobrinho (2020), a batalha dos entregadores representa o modo de exceção e seletividade no escopo de atuação do Direito do Trabalho no país, também alterado e piorado pelas leis trabalhistas, principalmente a partir da “minirreforma” de 2017. Para os autores, assim como o ocorrido com a tardia abolição da escravidão e a posterior exclusão de trabalhadores rurais e domésticas dos quadros de proteção social celetista, o que acontece com os entregadores segue a mesma linha, que limita constantemente o acesso de direitos das categorias que exigem menor qualificação para a execução de suas funções.

A maneira percebida pelos nossos interlocutores é que, posteriormente, outras questões que demandam a luta coletiva surgem: “Se a moto quebrar, o cara vê que podia ter lutado mais, somos desunidos”, como indicado por Carlitos. Tem sido constante a percepção por parte da categoria de que os entregadores precisam de adesão, união e interlocução política, mesmo a institucionalizada, tal como trataremos adiante. Através do olhar de outro entrevistado, constatamos a importância da luta para a categoria, ainda que ele mencione não ter participado das manifestações, pois o ato de ir às ruas não é “da índole dele”, muito embora os ganhos coletivos sejam por ele usufruídos. Para Zé, as “reivindicações são sempre bem-vindas”, uma vez que só os entregadores podem atestar aquilo pelo que passam nas ruas “só uma pessoa contando, você não sabe a fundo [...]”. Para ele, apenas uma pane em que faltassem entregadores seria o necessário para que as condições de trabalho fossem modificadas: “O *black-out* total, para que as pessoas do sistema saibam que precisa desse profissional”. De certa forma, o indicativo dado por Zé, que não participa de um “Breque”, é semelhante ao chamado feito pelo interlocutor que participa das organizações. “Uma pane” seria impulsionada também pela paralisação geral da categoria e em auxílio dos outros usuários, a desinstalação dos aplicativos ou simplesmente a não utilização dos mesmos nos dias de greve.

O maior esforço da organização, no momento em que os dizeres sobre os atos de julho são retomados, é o de resgatar nos entregadores a noção de coletividade, dentro da categoria tida como “individualista”. Mencionamos anteriormente que a percepção de si como indivíduo, sem o contato ou necessidade de estar articulado aos pares, é o ganho de transformação nas subjetividades ocorrida sob a égide neoliberal, o que impulsiona a percepção das lutas por direitos como desnecessárias. Os entregadores em seu trabalho, feito de forma solitária; cada um com seu celular, seu automóvel, é tido como facilmente desorganizável e esteve assim por tempo considerável. Ainda que reconheçam a importância de demonstrarem que o trabalho da categoria precisa de melhorias e de reconhecimento, tem sido difícil de colocar enquanto possibilidade que a união da categoria é capaz de ser atendida em suas reivindicações.

A exitosa experiência apresentada por Cant (2021), em que, a partir do pequeno burburinho entre pares sobre uma paralisação e posterior articulação com os sindicatos de trabalhadores precários e migrantes, o *Independent Workers of Great Britain* (IGWB), e o sindicato independente *United Voices of the World* (UVW) conseguiram ser atendidos em algumas demandas pela Deliveroo, dada a proporção que as greves tomaram, indica-nos, portanto, possibilidades de ganhos para a categoria a partir das paralisações, dos Breques, das greves. Por vezes pareceu que, ainda que os trabalhadores concordassem quanto à melhoria das condições estarem diretamente ligadas à pressão aos aplicativos, a união categorial não ocorreria dada a dificuldade em driblar o modelo próprio de trabalho, em que cada um está em seu celular, sua bicicleta ou moto, pois “a organização invisível pode ser tão invisível que dois segmentos da mesma força de trabalhadores correm o risco de acabar desconhecendo os esforços do outro” (Cant, 2021, p. 164). Para os entregadores em Fortaleza, quando retomam sobre 2020: “Muitas coisas não vêm na hora em que você quer”, afirma Carlitos. Para ele, hoje algum reconhecimento já existe quanto aos ganhos adquiridos pela categoria, por conta das lutas, “até ontem, eu não sabia quem estava ao meu lado, hoje sei, que avanço, hein?”.

Em Fortaleza, um entrevistado menciona ter participado de um dos “Breques” pela relevância que percebe para a categoria, Scott diz-nos: “Não fiquei muito tempo. Acho importante esse movimento, mostra que a categoria tá querendo melhorias, hoje temos um representante que levantou uma associação chamada ‘ATAF’. Eles estão conseguindo algumas melhorias”, fica ambígua nesta passagem da entrevista o quanto ele se coloca como membro na categoria de entregadores. Retomaremos posteriormente a proporção que as associações e as lutas iniciadas a partir delas têm tomado nas duas cidades.

As melhorias mencionadas como desejo dos entregadores são parecidas com as intencionadas pelo movimento “Breque dos aplicativos”. Elas circulam pelos aumentos de taxas que acompanhem os custos de manutenção da atividade, pela participação do aplicativo numa espécie de seguro que contemple acidentes e eventuais problemas que possam ocorrer no momento de uma entrega e por condições para o trabalho no momento de crise (pandêmica). Em Brasília, a luta dos entregadores proporcionou que eles conseguissem, como indicado por Flik e Arthur, “aprovar 2 projetos de lei: um é o ponto de apoio com banheiro, água potável, tomadas para carregar o celular. A outra, é a do auxílio por conta da Covid e uma garantia de seguro pro motoboy, entregador”. Uma das principais articulações feitas dentre os entregadores do Distrito Federal é a de conseguirem atuar em conjunto com os motofretistas sindicalizados e os entregadores de cooperativas, indicando-nos que eles pretendem “combater essa exploração das empresas de aplicativos através de uma regulamentação que nos favoreça, nos dê proteção na questão relacionada ao trabalho”, como mencionado por Flik.

Os pontos de apoio para entregadores têm sido uma questão recorrente nos entraves entre os restaurantes, a gestão das cidades em que os aplicativos estão, os trabalhadores e os aplicativos. Mencionamos anteriormente que está na lei de alguns municípios que os aplicativos sejam responsáveis pela construção de tais dispositivos auxiliares a cada número variável de cadastrados, no entanto, foi necessário a mobilização de entregadores para que isso acontecesse, ainda que eles refiram que o apoio não ocorre na prática. No site da empresa, há pontos disponíveis em diversas cidades, dentre elas Fortaleza e Brasília. Na capital cearense, o embate pela criação de um espaço de apoio foi o pontapé inicial da Associação de Trabalhadores por Aplicativo de Fortaleza (ATAF), e na capital do país, segue como sendo apenas uma figura para o marketing da empresa. Flik assinala que “O *Ifood* gasta milhões em pontos complementares, eles pagam em média R\$ 600,00 por restaurante para que a gente possa usar o banheiro, beber água... Mas aqui em Brasília quase nenhum funciona”. Os entregadores mencionam que, apesar de estar marcado no aplicativo que o restaurante faz parte do suporte, não é possível utilizá-lo enquanto tal: “A lei foi sancionada, mas nenhum funciona”. O que nos faz perceber que os aplicativos seguem a lógica própria a despeito do que combinado juridicamente que eles façam.



## 6 A LUTA COTIDIANA: EXCERTOS DAS ENTREVISTAS

A caracterização do trabalho por aplicativo como precário insiste como elemento que necessita de reivindicações por melhores condições. Emergiram, portanto, conteúdos em nossas entrevistas como linhas de força desta fase da pesquisa: **precarização**, que aparece, por vezes, nomeada e, por outras, como um modelo de estrutura do trabalho que conduz os sujeitos à entrada no aplicativo; **a mobilidade excessiva** exigida dos entregadores, e alçada como paradigma do serviço e impulsionador das lutas iniciadas em 2020; e por consequência, **a mutabilidade do sistema operacional** dos aplicativos como um condutor do caminho organizativo, de vida e de lutas, dos trabalhadores entregadores por plataforma hoje, explicaremos adiante. Neste último ponto, indicaremos, como desdobramento, os modos de “condição do trabalhador” que apareceram nas entrevistas: divididos entre entregador Nuvem; Operador logístico.

Os episódios organizados ao longo de 2020 foram efêmeros e pontuais, mas geraram um impacto que percebemos como impulsionadores de outros destinos, a exemplo da formação de Associações de trabalhadores *uberizados*, que aqui aparecerão em excertos trazidos adiante. São eventos que, apesar de ocorridos em diferentes cidades, mostraram-se desarticulados nos espaços físicos, mas ganharam proporções de alcance em redes sociais e que repercutem, a posteriori, na construção de estratégias de enfrentamento e formação de grupos que possam discutir e apontar para algum modelo de solidariedade de classe. Tais características exigiram-nos certo esforço e mobilidade para acompanhar a atividade encontrada quando em campo. Resguardado o susto inicial de não encontrar uma pesquisa que correspondia à suposição que o apanhado teórico indicava, em alguma medida, algo do pretendido no início da pesquisa, ainda perpassava pelo escutado nas entrevistas. O Breque dos Aplicativos de 2020 agora parece um lapso, no sentido de ser um evento rápido e que deslocou os entregadores em busca de reconfiguração, na malha de operações das empresas de aplicativo que permitiram aos entregadores perceberem que a organização era necessária.

### 6.1 “O cara tem que ser um equilibrista”: o percurso de precarização e o trabalho por aplicativos

Como principal norteador e condutor de nossa pesquisa está a relação do trabalho dos entregadores por aplicativos com as operadoras de gerência da atividade. A empresa *iFood* e a *Uber* - na categoria *UberMotos* - figuram em destaque dentre os nossos entrevistados.

Consideramos a atividade estabelecida nessa relação em processo contínuo de precarização laboral. Discorremos anteriormente sobre as transformações operadas no mundo do trabalho até que fosse possível a cooptação do serviço de entregas pelos aplicativos. Ademais pontuamos a intrínseca relação da imbricação das máquinas ao trabalho humano como parte do que relataremos a seguir e, portanto, da precarização que é processual e “atribuiu ao trabalho precário suas configurações atuais: instabilidade, flexibilização e insegurança” (LIMA *et al.*, 2012).

Ao longo das entrevistas - e a partir de agora retomaremos excertos delas - o termo “precarização” aparece nomeado, como característica dada àquilo contra o que se luta em muitos dos “breques” e que surge como elemento principal de sustentação das iniciativas que decorrem das primeiras paralisações, assim, portanto, Flik coloca :“a precarização é nacional... acho importante a união dos entregadores”, mas também é possível de percebê-la nas entrelinhas da fala de todos os trabalhadores aos quais tivemos acesso nessa fase da pesquisa. A trajetória que acompanhamos até então destaca a cada oportunidade o processo que os trabalhadores enfrentam para darem conta das exigências do mercado, e parecem não conseguir.

O trajeto da experiência a que temos acesso é descrito através das mudanças pelas quais os sujeitos passam até chegarem à conexão com o aplicativo, Carlitos relata que “Sempre trabalhei com entregas, em farmácias, pizzarias, tudo o que tinha *delivery* era minha fonte de renda”; “trabalhava para uma farmácia, até me cadastrar no aplicativo, lá em 2016”. Este período coincide com a propagação inicial dos aplicativos no país, momento no qual os apelos midiáticos eram intensos. Flik traz um relato semelhante, pois, ao iniciar no trabalho por plataformas, ele também possuía vínculo empregatício com uma farmácia e entrou no aplicativo por conta das boas taxas iniciais: “Peguei o início deles. Eu trabalhava em uma farmácia de 8:00 às 15:00h, de carteira assinada. Quando os aplicativos chegou aqui, vi como opção de renda extra”. Este último entrevistado, ao sair da farmácia onde trabalhava para rodar apenas por plataformas, logo percebeu a mudança ocorrida na estrutura anterior do trabalho: hoje, as empresas que estão cadastradas no aplicativo já não têm um entregador próprio e as taxas já não suprem as necessidades básicas dos entregadores. A baixa remuneração segue como o principal impasse na relação entre entregadores e aplicativos.

Há ainda os trabalhadores que têm carteira assinada, em outra atividade, e que *logam* no aplicativo para complementarem a renda. É o caso de um entrevistado que está há 3 anos trabalhando unicamente na plataforma do *iFood*, é o caso de Zé, ele tem a plataforma “Como segunda renda, trabalho de porteiro, carteira assinada. Dada a circunstância em que

nosso país está, as coisas aumentando tudo, não tem como uma família sobreviver com R\$1500, 1800, não tem como”. Portanto, é com base nesses aspectos que trabalharemos enfocando os termos citados anteriormente, a saber a precarização do trabalho; a exigência do aplicativo por mobilidade, ressaltando tanto a mobilidade que impulsiona os trabalhadores a trocar de atividades regulamentadas para as plataformizadas, quanto a troca interna, entre categorias segmentadas pelo próprio aplicativo. Nestes breves excertos, já podemos indicar a instabilidade, a flexibilidade e a insegurança financeira como características do serviço com os quais vimos nos ocupando ao longo deste escrito, uma vez que mesmo os que possuem o resguardo do vínculo de emprego estão em atividades por aplicativo para “complementarem a renda”. A gerência de insegurança produzida pelo capital tem cooptado aos aplicativos vários tipos de trabalhadores, não só os que estão desalentados ou sem atividade regulamentada.

Segundo Graham e Anwar (2020), a diversidade de tipos de trabalhadores encontrada aqui é característica do trabalho digital que tem produzido um novo ordenamento de trabalhadores, advindos dos desempregados, mas também dentre os aposentados, as donas de casa, os estudantes. São agrupamentos diversos de pessoas que passam a *logar* em aplicativos e que antes estavam além das malhas de ordenamento do capital. Elas encontram na facilidade inicial de cadastro uma forma de complementaridade de renda ou de alguma renda, como indicam-nos nossos entrevistados. No entanto, tais dados apontam para uma realidade de insegurança que incide mais adiante e não só aos entregadores, o que demonstra a necessidade de união em torno das lutas dos trabalhadores por aplicativos, com algo que abranja os trabalhadores em geral. Visto que, por exemplo, aposentados retornarem ao mercado em atividades desregulamentadas, pela facilidade cadastral, aponta-nos que há um desmonte das políticas de segurança que anteriormente supúnhamos existir. Mencionamos anteriormente tal característica como ideal neoliberal e retomamos agora como uma das tantas tendências do trabalho de entregadores, mas que representam algo histórico e abrangente aos trabalhadores.

Identificamos “a entrega” como função básica de trabalho desses sujeitos ao longo de suas vidas, principalmente os que têm nessa atividade o único modo de sustento. No entanto, ao longo das entrevistas, esta função estende-se para outros aspectos da vida, faz até parecer que lidamos com uma propaganda do próprio aplicativo, como circulou durante a pandemia, o slogan de marketing “a vida é uma entrega” da empresa *iFood*. São entregadores, mas de quê? Ao que vimos percebendo, não parece ser apenas dos objetos, das comidas, dos passageiros. É cada vez mais impossível circular unicamente pelo aplicativo e sobreviver ao extenso tempo disponível a ele, como explica-nos Flik: “Eu logo às 8 da manhã e fico até às 10 da noite ou até atingir a meta, coisa que é muito difícil atualmente e às vezes eu logo a partir das 11:00 até às

10 da noite”. Trata-se de uma longa jornada para uma renda que não corresponde ao tempo de disponibilidade entregue ao aplicativo. Uma vez que o circuito no qual eles passam a operar quando entram no serviço de plataformas é de acordo com a demanda de solicitantes, parece mesmo tratar-se de entregar a própria vida. Não há como saber quais os horários em que estar logado é mais rentável, torna-se também um exercício descobrir o que o aplicativo quer de si, como tateia Severino, “hoje, a gente trabalha onde dá dinheiro”. Uma interação que causa estranheza, decifrar uma máquina, tateando as solicitações que recebe através dela.

Um dos aspectos principais nesse modelo de trabalho sobre o qual nos debruçamos em nossa investigação é a extensa jornada de trabalho que ele requer. Dentro da lógica na qual o serviço opera, não há reconhecimento do vínculo empregatício de seus cadastrados. Muitos deles lidam constantemente com a incerteza quanto aos seus ganhos, precisando ficar entre 12 e 16 horas logados para conseguirem bater uma meta, que está associada ao ganho diário e aos gastos mensais de suas famílias. Alguns de nossos entrevistados sequer souberam precisar o tempo que passam disponíveis ao aplicativo diariamente. Alguns entregadores chegam ao absurdo de rodarem por 18 horas exaustivas para conseguirem sobreviver, estão boa parte de seus dias conectados e disponíveis ao serviço (ALIANÇA BIKE, 2019; MASSON; OLIVEIRA, 2021). Esse tempo excede, em muito, através das vivências às quais tivemos acesso, um vínculo formal de trabalho que possui regulamentada a carga horária diária de seus trabalhadores.

Hoje, o trabalhador por aplicativo já não sabe mais quanto tempo precisa estar disponível para cumprir “a meta”. Mesmo dentre aqueles que oscilam entre o vínculo formal e o aplicativo, a dupla jornada é extenuante. Chega ao ponto de Zé nem conseguir contabilizar o tempo de disponibilidade para o trabalho ao certo: “Existe uma variação. Como dou plantão, eu pego 7h da manhã e vou até 13h. Nesse dia, rodo 8h. Quando tô de folga, eu trabalho 10h por dia”. “Chego do plantão 6h, durmo até 11h. Começo 11:30, vou até 21, 22h. Quando vou pro plantão, aí pego de manhã 7h até 14:30, 15h. Já tracei meus horários. Não tô rodando no final de semana. Faço minha média no final de semana, não tô rodando no final de semana, que é o melhor dia”. Em nossa percepção, mesmo o que inicia como um bico acaba por tornar-se a única fonte de renda para a maioria, ocupando um tempo que extrapola o exercício de qualquer relação formalizada. Entrar na lógica do algoritmo tem extenuado e levado ao limite o tempo dos sujeitos despendido para atividades de trabalho.

Faz-se aqui importante ressaltar a inserção do dialeto corporativo ao serviço de entregas, uma vez que os acordos de trabalho e “remuneração por metas” em nosso país referem-se aos meados dos anos 1990, eles tinham por intuito inicial permitir o impulsionamento da financeirização de empresas, flexibilizando a remuneração e acelerando

os indicadores de produtividade, acabavam por intensificar também as políticas ideológicas do neoliberalismo recém chegado ao país (ANTUNES, 2018). Como já traçamos este paralelo, recordamos apenas a recorrência do plano de fundo no qual o trabalho vem sendo forjado e a força do dialeto inserido na gestão do mesmo, assim os trabalhadores já nem percebem que a remuneração que pensam estabelecer para si se trata de um esfacelamento anterior nas políticas de segurança no campo do trabalho. Talvez uma mudança na gramática utilizada pelos trabalhadores também seja necessária enquanto pauta para as lutas; fazer destituir do dialeto próprio ao trabalhador a naturalidade de utilização dos significantes próprios do capitalismo.

Ao abordar o caso da *Deliveroo*, Callum Cant (2021) apresenta inquietações semelhantes às que trouxemos até o momento. Em Brighton, Inglaterra, ele explicita vivências que encontram consonância na fala de nossos entregadores. Por lá, diante do desconhecimento dos processos organizativos das plataformas e por não saberem como proceder, tateiam em busca de indícios e denominam o sistema operacional da plataforma de “caixa-preta” (CANT, 2021), pois é como se os códigos existissem, estivessem ali, mas fossem inacessíveis aos entregadores. No entanto, é o processamento de dados, em desconhecimento da maioria das pessoas, o que permite que os gastos operacionais do trabalho sejam minimizados, pois “aumenta a complexidade do processo de coordenação de trabalho de baixo custo” (CANT, 2021, p. 85). Através do exacerbado número de dados que ele recolhe, as taxas, os horários de maior circulação, a desativação de algum segmento ou em alguma cidade, enfim, todos os fatores podem ser coordenados e modificados com constância e sem aviso prévio, seus termos são mutáveis e os trabalhadores ficam à deriva.

O trabalho sobre o qual discorre o autor é parecido com o que nos detemos aqui, e por isso valemo-nos de sua experiência, ainda que a atuação a que ele teve acesso tenha ocorrido através do aplicativo de entregas *Deliveroo*, que não possui atividades no Brasil. No entanto, o sistema de captura dos entregadores nos chama a atenção, pois descrevem uma vivência semelhante à de nossos entrevistados, eles são *fisgados* por uma boa remuneração, o aplicativo inicia suas operações oferecendo um pagamento por hora e adicionais a cada dez pedidos, com o qual garante a mão-de-obra disponível a qualquer momento. Todavia, as taxas logo são alteradas, os bônus cortados e o tempo de disponibilidade necessário para conseguir a remuneração anterior torna-se mais longo. Assim como no exemplo acima, as altas taxas que de princípio atraíram e fizeram nosso entrevistado pedir demissão de um emprego formal, na sequência, porém, transformam-se constantemente e hoje acontece o pagamento em sistema por entrega concluída, tal como no caso estudado por Cant (2021). O trabalho, portanto, é intensificado, o entregador precisa fazer mais corridas para conseguir a remuneração *meta*,

antes feita por hora e independente do número de viagens. Nas duas experiências, a intensificação das características precárias nas condições de trabalho são as motivações para as lutas contra os aplicativos.

Não só a inconstância do algoritmo faz parte do cotidiano de flexibilidade do aplicativo, há ainda o desafio em descobrir por quais dias rodar, por qual aplicativo fazer entregas e em qual segmento da plataforma o fluxo de pedidos está maior.

Há, com relação aos processos organizativos, uma diferença encontrada na comparação entre os relatos de Brasília e de Fortaleza, pois, na cidade cearense, há um segmento que aparece como novidade: o *Ubermotos*. Ele tem sido uma variável repetidamente citada dentre os entregadores entrevistados, que incluíram a modalidade como um dos serviços dentre os quais estão cadastrados. Eles colocam a *opção* como uma das possíveis e assim Severino e Carlitos a descrevem: “A gente decide onde vai rodar, hoje roda delivery, hoje é melhor *Ubermoto*, segunda tem muita consulta [...]”. É feita uma leitura da demanda da cidade, isso torna-se questão constante para os entregadores, uma vez que o aplicativo tem se desdobrado em ofertas de segmentos, ao passo em que alguns desaparecem sem o aviso prévio, como foi o caso do fechamento das atividades no *Uber eats*, logo substituído pelos testes, em algumas cidades, da categoria *Ubermotos*.

O sistema operacional incide anteriormente sobre todas as decisões tomadas pelo entregador, como uma “caixa preta” que é inacessível ao plano de organização de jornada laboral e financeira dos entregadores. Eles sofrem com as consequências, no entanto. A *decisão* que eles tomam a cada dia é gerenciada pelo fluxo de demanda organizado através dos recolhimentos de dados. A plataforma coordena um mar de opções e o quanto cada uma rende; elas aparecem como se fossem todas uma só, ainda que o trabalhador tateie e demonstre as diferenças, mexendo com os dados da maneira como podem, pois eles sabem sobre as relações existentes entre as demanda e as taxas pagas, como o nosso entrevistado demonstra a partir de sua leitura sobre o funcionamento semanal da cidade em que vive.

O serviço *Ubermoto* foi testado em Aracaju no ano de 2020 e chega à Fortaleza em 2021 como uma novidade (ALMEIDA, 2021), trata-se de um serviço semelhante ao já existente *UberX*, mas que faz o transporte de passageiros em uma moto. Ao deparar-nos com os relatos sobre a nova modalidade, causa-nos espanto a sensação de repetição diante do escutado. Uma vez que o serviço é tomado como novidade, ainda que esteja operando através do mesmo movimento pela permissão para que os entregadores possam circular pela cidade, assim como foi com o transporte de passageiros em carros, como trouxemos no início de nosso trabalho.

O modelo da *Uber* serviu como paradigma para o serviço de entregas e todas as contradições no tratamento com os seus cadastrados também fazem parte do pacote de transmissão aos demais aplicativos. Momento semelhante é repetido com os trabalhadores que migraram do segmento *UberEats* - hoje fora de operação - para o *Ubermoto*. Dessa vez, sofrem com a “apreensão das motos por transporte irregular de passageiros”, o que vem acontecendo dentre os entrevistados, e faz com que um grupo inicie uma mobilização para que o serviço possa acontecer e ser regulamentado. É a partir dos entrevistados, no entanto, que, apesar de reconhecido como novidade, a sensação de repetição e semelhança surge, ainda que, para eles, não haja um problema por parte do aplicativo, no modo como a inserção ocorre.

Para os entregadores, parece uma “perseguição” dos órgãos de regulamentação do município, a exemplo do que Slee (2017) aponta-nos como estratégia das empresas de aplicativo. O aplicativo inicia uma modalidade e faz com que ela pareça necessária, criando, portanto, uma tensão entre os cadastrados na plataforma e as prefeituras dos locais em que inserem a atividade (SLEE, 2017). Como princípio de mobilização para sustentarem a modalidade *UberMotos*, os entregadores tentaram diálogo com a loja física da empresa, mas não obtiveram sucesso. Passaram, então, a pressionar a câmara municipal por uma definição, sobre a qual Severino nos indica que: “O aplicativo começa do mesmo modo. Em 2016, não tinha lei, o carro conseguiu a lei, transporte por aplicativo de veículo automotor. A juíza que cedeu a liminar, utilizou a lei de 2016 para autorizar a nossa situação”. É através da luta dos entregadores e por intercessão do município, dos “órgãos persecutórios”, que a mediação ocorre e eles conseguem uma concessão que suspende a apreensão de veículos (AZEVEDO, 2021).

Eles são, portanto, mais uma vez capturados por melhores taxas e maior fluxo de solicitação no novo segmento do aplicativo. A repetição ocorre em outras cidades, o cadastro de motoristas para um serviço irregular acontece em Recife, gerando multas e apreensões de veículos (SOARES, 2021). A *Ubermotos*, que surge como um novo modal de operações, não é citada como opção em Brasília. As operações são iniciadas como um teste e ainda não estão espalhadas pelo país. A repetição se dá também no modelo de inserção, como citamos anteriormente. A *UberEats* foi um teste e agora saiu de operação, vamos esperar e acompanhar as repercussões da *Ubermotos*. É curiosa a modificação do segmento testado dado o encerramento das operações do primeiro modal no Brasil recentemente. A flexibilização que o aplicativo exige do seu cadastrado é intensa, um modal encerra, mas logo outro teste é iniciado. Hoje, os entregadores estão divididos entre os fluxos propostos nas plataformas; entre o *delivery* e o transporte de passageiros.

Faz-se necessária a menção à categoria *Ubermoto*, dada a recorrência do segmento nas falas dos entregadores entrevistados, indicando-nos a vívida experiência da atividade pesquisada. É, pois, indicativo da exigência que a lógica do trabalho impõe aos cadastrados, na plataforma, que eles estejam aptos às mudanças recorrentes, que exigem desses sujeitos prontidão em adequar-se às solicitações.

Castro (2022) aponta como efeito da nova sociedade do trabalho uma sobrecarga oriunda das tentativas inalcançáveis de dar conta das metas sem fim e de apreender o inesgotável do tempo e do movimento, que é sem pausas, e próprio do trabalho organizado pelas plataformas *online*. Isso dá características ao que o autor nomeia como precarização subjetiva, e que podemos articular ao que trazemos como testemunho a partir das entrevistas com as quais estamos trabalhando. Os entregadores segmentam e organizam seus dias de acordo com o que supõem ser o fluxo do aplicativo, estão sempre prontos também a atenderem às solicitações feitas pelos usuários, independente do aplicativo que estão interpelando. Eles oscilam entre as plataformas de *delivery* e o *Ubermoto*. Dividem-se por determinados horários, ajustam-se a por quais aplicativos rodarem durante os dias da semana: “Segunda dá mais dinheiro pelo *Ubermotos*, pois é um dia em que tem muita consulta”, “mais próximo do final de semana, o *delivery* toca mais”, são percepções que decorrem das experiências de Severino, mas corroboradas por Carlitos. No dia em que decidem pelo primeiro, o aplicativo de *delivery* é desligado, pois “é desconfortável, para quem nunca usou uma *bag*, que você ofereça para o passageiro levar. Então temos que escolher”. A insegurança é uma constante, pois, ao escolherem um, para o outro eles estão desligados, e como só podem supor, o aplicativo escolhido pode estar sem chamadas: “O cara precisa ser um equilibrista”, como aponta Carlitos, para lidar com as apostas definidas, a priori, pelo algoritmo, mas supondo que é possível de reconhecer e apostar na experiência de momentos anteriores.

Reconhecendo que tratamos de um trabalho remunerado por demanda atendida, a disponibilidade plena torna-se a marca de alguma estabilidade diante do trabalho instável. Serviço incerto, portanto, mas que exige do entregador estabilidade e constância quanto ao tempo logado. Há outras nuances que tornam a insegurança uma certeza, os entregadores não sabem quanto conseguem ganhar por dia e nem se o aplicativo estará aberto para eles, visto que podem ser indiscriminadamente bloqueados. “Comecei no *iFood* em 2018 como renda extra [após ficar desempregado]. Eu fazia três plataformas: *iFood*, *Rappi* e *Ubereats*. Ia fazendo entrega na que tinha chamado disponível”. A experiência de Scott, relatada aqui, é semelhante à relatada anteriormente, o entrevistado tateava dentre os aplicativos em que estava cadastrado, ao qual responderia, logo depois Scott indica que “Eles foram vendo que motoqueiro é que nem



formiga, desculpe a palavra, mas o significado da gente para ele é essa. Se me descadastrarem aparecem 10 no meu lugar”. Aqui, o trabalho por aplicativo ressurge como “renda extra”, novamente temos contato com um entregador que possui vínculo empregatício e busca na plataforma uma complementaridade ao salário, indicando-nos uma queda geral no poder de subsistência e da seguridade do salário no Brasil.

Uma vez que flexibilidade e precarização são características do trabalho em nosso país, acentuadas pela pandemia, como aponta Antunes (2020), para o autor, o trabalho por plataformas passará a ser como laboratório do que pode ser expandido para outras categorias a posteriori, uma vez que os serviços dos entregadores passam ao largo de relações contratuais regulamentáveis, com as extensas jornadas, bloqueios indiscriminados, dentre outras características que trouxemos e traremos adiante. Esses traços figuram como parte da vivência de insegurança dos trabalhadores hoje.

No Distrito Federal, por exemplo, os novos cadastros têm sido utilizados para que os mais antigos sejam colocados de lado, e como represália aos entregadores que se manifestam através dos “breques”, pois os participantes podem ter as contas bloqueadas ou poucas entregas direcionadas para si. Na mesma estratégia das altas taxas no início de um segmento, “o ifood liberou muitos cadastros novos, eles estão recebendo muitos pedidos mesmo, em média 30. Enquanto os mais antigos, eu e outros amigos, não faz nem 6 por dia”, segundo Flik. Esses indicativos de insegurança geral coadunam com um desenho que se faz de um perfil do trabalhador por aplicativo, que permite aos algoritmos operarem com as pessoas como se fossem deletáveis do banco de dados.

Segundo Slee (2017), o modo como a *Uber* lida com seus dados, sempre organizados e divulgados de maneira a beneficiar a imagem da empresa, sustenta a afirmativa de um bom negócio aos cadastrados; por isso se faz constantemente a renovação de cadastros, bem como o encaminhamento de muitos chamados aos novatos. Dessa maneira, a propaganda pode ser sustentada também pelo discurso de alguns trabalhadores, novatos muitas vezes, que podem atestar a existência da possibilidade de conseguir boa renda com as entregas, até que a malha de dados comece a falhar.

Estes ditos coincidem com o que a literatura tem apontado (ABÍLIO, 2019; AMORIM; MODA, 2021; ANTUNES, 2018) quanto ao que os entregadores Brasil afora estão vivenciando nas ruas: o desemprego como fator importante para a captação de trabalhadores em situações que afetam os direitos trabalhistas fundamentais, e os que ainda têm os direitos resguardados *aceitando* salários mais baixos, que induzem à “complementação de renda”. Diante da falta de condição mínima à subsistência, o contingente de pessoas disponíveis para

um trabalho qualquer só aumenta. Portanto, é mais comum, dado o momento do país, que os aplicativos operem sem muita oposição, o que justifica mais uma vez a importância de voltarmos os olhares para os entregadores que estão se organizando, pois apontam-nos a conscientização sobre a própria experiência com a precarização de sua atividade.

Como importante linha de força para o crescimento do contingente de conexões aos aplicativos, aparece, então, a estratégia fundamental do neoliberalismo, a saber, esfacular as bases de direitos como um todo, para estruturar uma soma de pessoas à procura por qualquer atividade remunerada, ocupando postos de trabalho que não assumem vínculo. Chega-se ao absurdo de aceitar qualquer trabalho, para que não falte algum dinheiro. Os trabalhadores que têm no aplicativo o único serviço, por vezes, fazem referência ao emprego formal, é o caso de Severino: “Para mim, a conta é a mesma, mas no trabalho fixo você aguenta abuso. Mas tem PIS, 13º... aqui a gente parou, não ganha”, e prossegue: “A gente tava falando de ganhos, se você tem um acidente, lá você tem o INSS; pagando o benefício a galera não se conscientiza, um custo a mais, pois não pagam o MEI. Hoje sou novo, aguento o dia todo... mas em 10, 15 anos vou tá cansado. O que fiz para o tempo na frente?”.

É sabido que o aplicativo utiliza de meios indiscriminados para operar com os entregadores (ABÍLIO, 2019). Como já indicamos anteriormente, o gerenciamento algorítmico é o responsável por manter na plataforma ou bloquear os entregadores. Articulados aos bloqueios, estão o endividamento e baixa remuneração como elementos de manutenção do trabalhador *logado* ao aplicativo. A *gamificação* (SLEE, 2017), como mencionamos outrora, é uma constante e aparece por vezes no relato dos entrevistados: “Toca 5, 6 corridas para o colega do lado... e só depois de 6, toca 1 corrida pra mim”, indica Flik. Ainda como referência ao jogo que o aplicativo induz, Carlitos relata: “Tem um episódio no Black Mirror<sup>13</sup> que é a cara da Uber. Você não tem noção... dá vontade de se matar... a pessoa entra no seu carro e fala que tá sujo, reclama da música. O aplicativo entregar uma arma dessa na mão do cliente? É uma covardia com o trabalhador”, diz em relação às avaliações que acabam por participar da gerência de entregas e corridas posteriormente.

Uma malha de dados é produzida para que eles fiquem, como num jogo perverso, presos ao trabalho: compram ou alugam objetos para iniciarem, precisam manter as boas avaliações e índices de respostas aos chamados, por já terem uma conta pré-estabelecida a pagar com aquilo que do aplicativo ganharem, além da própria subsistência, como exemplo dos gastos

---

<sup>13</sup> Referência ao episódio Nosedive, da série Black mirror, em que as pessoas podem ocupar espaços de acordo com a avaliação que recebem em redes sociais. Link: <https://internetlab.org.br/pt/opiniao/black-mirror-nosedive-s03-e01-midias-sociais-reputacao-e-acesso/>

*previstos*, cita-nos Zé: “Comprei uma *bag*, foi R\$100,00; um carregador portátil, R\$ 80,00; de gasolina por mês R\$ 400/500, com troca de óleo, bote umas 3 trocas, dá uns R\$ 90,00. Depende do tanto que você roda. Um valor desses aí, uns R\$ 500 por mês”.

O endividamento é um tema que aparece indiretamente, e que, por vezes, circula como elemento: “Um cancelamento acaba com você. Assim que você cancelar, pode ir pra casa, ainda gera uma dívida”, como percebe Carlitos. Como exemplo do tamanho do problema que pode se formar, um dos entrevistados relatou um episódio recente pelo qual passou. Nosso entrevistado foi assaltado, durante uma corrida realizada pela *Ubermoto*, a moto foi recuperada, por conta do rastreador - pago com o dinheiro oriundo do trabalho em aplicativo -, mas não o celular e a corrida que não havia sido paga, foi debitada como dívida. Para iniciar a atividade, alguns têm que comprar ou alugar o transporte utilizado, como Scott relata: “Tive que comprar minha moto, gasto com manutenção, gasolina, troca de óleo e gastos com alimentação”. Os trabalhadores por aplicativos, portanto, arcam com os custos de suas atividades e convivem com a possibilidade constante do endividamento, visto que a qualquer momento podem sofrer com um bloqueio e ter a renda já incerta convertida em inexistente.

Como eles assumem, “o aplicativo não tem nada dele”. Do ponto de vista do entregador, que se refere aos itens que precisou comprar para execução da tarefa, são seus e, para ele, o aplicativo deveria cobrir os custos pelos desgastes nos mesmos. No entanto, uma das operações que o sistema gerencia é a segmentação da classe trabalhadora que articula as pontas de seu negócio, para que reivindicações como estas não possam alçar o patamar de uma pauta coletiva e ganhar, portanto, destinos mais incisivos. Os trabalhadores que coordenam o sistema operacional não têm contato com os entregadores. Esse foi um dos interesses colocados pelos entregadores que organizaram as greves de trabalhadores por aplicativo na Inglaterra, que pudessem se articular aos que fazem o sistema operacional funcionar, pois que “a caixa-preta é uma ferramenta que os patrões podem usar para dividir sua força de trabalho em dois campos distintos: os trabalhadores de escritório e os trabalhadores de rua” (CANT, 2021, p. 98), essa é mais uma questão que justifica esta pesquisa, uma vez que nos deparamos com um campo em que as questões quanto às melhorias de condições laborais são incessantes, mutáveis e imediatas, como pensar e sustentar as lutas a partir desta outra lógica?

Poderíamos, talvez, de imediato pensar nisso pela via do individualismo, como é comum assumir dentro dos contornos neoliberais, que induzem um processo de subjetivação no qual indivíduo e meio estão separados, deixando a gerência das condições de sua existência para esse indivíduo, o que, como visto, não é verdade. No entanto, retomaremos adiante este tópico e, de pronto, não devemos assumir uma resposta simples, que venha organizada pelo

próprio dialeto neoliberal. Vasopollo (2005) assume que, para além das questões comparativas entre os trabalhadores formais e os precarizados, é fundamental o reconhecimento da ruptura da condição de individualidade que a lógica do mercado impõe, caminho das pedras pelos quais os trabalhadores ingleses já intencionaram caminhar, nos relatos de Cant (2021), mas que não são fáceis. Também seguiremos por indicar o caminho que pudemos apreender em nossa interlocução com os trabalhadores que entrevistamos.

## **6.2 Modos de estar no aplicativo: Intermitência, Operador Logístico e Nuvem**

Dentre as modificações da atividade por aplicativo citadas até o momento, um novo modelo de *reinvenção* para os cadastros foi amplamente mencionado durante as entrevistas, a saber, a divisão entre entregador nuvem e entregador operador logístico (OL). Próprio ao trabalho por plataformas, a modificação é constante, seja o modo como a inscrição do usuário é alterada, seja através da criação de uma outra modalidade, como foi o caso da *Ubermotos*, modalidade que fez com que muitos trabalhadores passassem a oscilar do aplicativo de entregas ao transporte de passageiros. Recentemente, dentre os exclusivamente entregadores tem acontecido o embate entre o modelo entregador Nuvem e o entregador OL, principalmente quanto ao modo de distribuição das entregas pelo aplicativo.

Pudemos perceber diferentes modos de inserção no aplicativo relatados pelos trabalhadores, dentre os tipos de cadastros para entregadores há o denominado “nuvem”, que são os cadastrados diretamente no aplicativo; os Operadores Logísticos, os “OL”, que são gerenciados por uma empresa que recebe as entregas, repassa aos entregadores e eles respondem a essa empresa, numa espécie de terceirização do aplicativo, e o modo intermitente de lidar com o trabalho, que não passa por uma divisão mediada no aplicativo, mas trata-se daqueles que alternam entre o aplicativo e o emprego, eles estão cadastrados como “entregador nuvem”.

Em recente indicativo, os OL são apenas 7,8% dos entregadores, os nuvem representam 89,3% e os outros 2,9% respondem por outro modo de inserção no aplicativo (SIQUEIRA *et al.*, 2020). A cada entrevista feita, era perceptível a mudança na forma de explicar como essas diferenças atuam tanto na prática do serviço quanto no modo de relação do sujeito com a atividade exercida. Segundo a empresa *Ifood*, a divisão é condicionada à escolha do entregador no momento do cadastro, sendo o “OL” uma empresa contratada pela plataforma para gerenciar horários e disponibilidades em turnos para entregas; já o entregador nuvem é cadastrado diretamente na plataforma e constitui cerca de 90% do contingente de entregadores.

Começaremos, pois, a partir dos entregadores nuvem, que são os que compõem a grande parte dos trabalhadores por aplicativo. Eles possuem o cadastro direto com a plataforma e não passam por uma supervisão terceirizada, pertencente a outra empresa. O entregador nuvem é “aquele trabalhador que pode logar e deslogar quando quiser, isto é, a princípio trabalhar quando quiser, não possuindo um chefe ou supervisor humano” (VINICIUS, 2021, p. 26). Essa definição pressupõe oposição com a categoria de entregadores OL. Ela incorre no risco de contribuir ao ideário próprio da lógica plataformizada - que indica àqueles que estão fora do mundo de trabalho uberizado, sejam ou não consumidores do aplicativo, que os seus colaboradores são livres e têm uma vida empreendedora, onde definem os momentos em que podem ou não estar disponíveis ao aplicativo. É importante ressaltar que, por vezes, repetir o dialeto próprio da rede beneficia a imagem criada pela plataforma e acaba por servir à captura de novos entregadores. Este é um dos efeitos que a uberização do trabalho promove, a de tornar o trabalhador sempre disponível ao trabalho, ainda que sem garantias, mascarando a subordinação (ABÍLIO, 2019).

O trabalho de um entregador nuvem é o que vimos descrevendo até então, e dentre os nossos entrevistados só lidamos com essa categoria. Temos, portanto, um relato sobre o entregador operador logístico que é perpassado pela percepção do entregador nuvem. Segundo os “nuvens”, hoje os entregadores na categoria não recebem tantos chamados, portanto, trata-se de um trabalho que “não compensa”, para Scott “os nuvem ficam com as sobras e quando não tem sobra, passa o dia sem pegar corrida”. É corriqueiro que, a partir da segmentação entre categorias, uma passe por longos períodos de espera, disponíveis a um chamado que não recebem: “Tinha noite, antes de eu parar, que era OL chegando e saindo com corridas; depois de cinco, seis corridas, tocava uma para a gente. Tem OL que chega a fazer 25 corridas em um dia, enquanto o nuvem faz cinco ou seis”, assinala Scott. Segundo Flik, “os nuvens são maioria, acredito que em todos os estados e, mesmo assim, recebem uma quantidade de pedidos menor”. Em outro relato, faz-se a estimativa, em comparação, de que chegam a ser seis corridas para um OL, enquanto o entregador nuvem recebe uma.

Podemos apreender que a extensão do tempo de trabalho e a intensificação constantemente identificada por outros autores dentre os seus entrevistados (AMORIM; MODA, 2021; ABÍLIO *et al.*, 2020; MODA, 2020; MOURA, 2021) se repete na experiência que encontramos dentre os sujeitos aqui investigados. Parte da estratégia característica do trabalho uberizado é esta, a de transferir ao trabalhador a definição de sua jornada, ainda que falsamente, pois o que podemos perceber são jornadas exaustivas e diversas tentativas de compreender quais os modos de lidar com as mudanças constantes inseridas na plataforma,

como indicamos acima. Os entregadores chegam a mencionar que “o momento atual da plataforma praticamente nos obriga a ficar até esse horário, pois não estão mandando corridas para alguns durante o dia”, relata Flik em referência à jornada que compreende o período de 10 horas da manhã às 2 horas da madrugada, por vezes. Com a mudança no sistema operacional, os entregadores percebem a exacerbação do tempo disponível necessário para manter os ganhos anteriores, *a meta* como muitos chamam.

Apesar de serem maioria, por não receberem chamados, os entregadores nuvem percebem essa mudança como mais uma captura do sistema operacional da empresa *Ifood* para mantê-los *logados* ao aplicativo, e possuírem um contingente de trabalhadores disponíveis. Faz parte do modo operacional do aplicativo receber novos cadastrados, para movimentar o banco de dados (SLEE, 2017; CANT, 2021), esses novos cadastros, então, têm maior direcionamento de entregas. Faz parte ainda desta estratégia a constante mudança de segmentos que absorve os entregadores que migram para outro modal, como é o caso dos motoqueiros que passam a transportar passageiros, como vimos anteriormente. Os entregadores nuvem são os mais antigos, muitos têm exclusivamente a atividade de entregas como profissão e sofrem com as consequências deste jogo. Percebemos através do relato de nosso entrevistado Flik:

[...] os mais antigos, como eu e outros colegas, ficam o dia todo e não fazem seis entregas por dia. Está uma situação muito triste aqui, o pessoal tá deprimido, com crise de ansiedade, alguns com início de depressão e isso afeta a saúde mental de todos nós, entregadores. Infelizmente, a gente não vê outra saída, não tem pra onde correr, pois o *Ifood* tá com o monopólio.

Segundo Pereira (2018), são diversas as incidências da terceirização, enquanto efeito da precarização do trabalho, uma vez que tomamos o modelo do aplicativo como uma forma recente do processo precarizante do trabalho, cabe nossa aproximação; dentre as fragilizações mencionadas pela autora, estão as que decorrem de um tipo de vínculo mais instável, a exposição dos trabalhadores às atividades mais degradantes. O terceirizado funciona ainda como regulador do sistema, uma vez que apresenta ao funcionário efetivo uma ameaça, no sentido de ser uma possibilidade de perda de direitos àqueles que ainda os detêm, e como indicativo de que há sempre alguém que pode executar as mesmas funções e receber um salário mais baixo. No caso dos entregadores, como refere Antunes (2018), estamos diante do “privilégio da servidão”, os que, apesar de todas as precariedades, ainda possuem alguma forma de inserção no mercado. Diante do relato de nosso interlocutor trazido anteriormente, lidamos com um acréscimo imposto pelo aplicativo “como elemento a mais de pressão pela adesão subjetiva e pela intensificação da produtividade” (PEREIRA, 2018, p. 211), uma vez que as jornadas atingem o limite que o entregador suporta, tem causado uma sobrecarga psíquica pela

incerteza quanto à sobrevivência, bem como, diante de tantas mudanças, mesmo o seu posto no aplicativo torna-se incerto. A saúde mental do trabalhador por aplicativo possui relevância e destacamos o relato de nosso entrevistado como dado para pesquisas futuras e com os quais não conseguiríamos avançar em nossa pesquisa, pois o direcionamento que tivemos em nossas entrevistas foram outros.

Enfim, chegamos aos entregadores OL. Eles representam um modo de escancarar que a gestão unicamente pelo aplicativo não é suficiente. Os entregadores que estão deste modo vinculados ao aplicativo são gerenciados por um humano, o operador logístico, que responde a uma empresa terceirizada pela organização dos turnos e divisão das entregas dentre os seus subordinados. O entregador OL é chamado assim por referência ao gerente que o coordena,

[...] o OL tem que cumprir horários todos os dias, com um dia de folga por semana. Ele possui chefe/supervisor humano, o Operador Logístico, uma espécie de supervisor terceirizado do *iFood* que determina os dias de folga e em quais turnos (manhã, tarde, noite) o entregador terá que trabalhar (VINICIUS, 2021, p. 26).

Comumente, o trabalho do entregador por aplicativo é organizado pelo algoritmo, como já tratamos: “O gerenciamento algorítmico é a automação parcial da supervisão e coordenação do trabalho através do uso da tecnologia da informação” (CANT, 2021, p. 80). Ao inserir um chefe humano na função de coordenador, o aplicativo retorna ao modelo tradicional do trabalho por entregas, em que há um gerente para o processo desde a distribuição dos produtos a serem entregues, do tempo da entrega, enfim, todo o trâmite da atividade, e aponta para uma falha dentro do próprio sistema que parece dar conta e capturar toda a malha feita pelos entregadores.

A empresa não gerencia apenas o trabalho, ela pode fornecer alguns insumos aos entregadores que coordena, tais como as *bags* para o transporte de entregas, equipamentos de suporte para celular e, mais importante, como supracitado: “O operador logístico fica responsável pelo repasse, isso é, o pagamento aos entregadores OL, que recebem uma quantia garantida por turno trabalhado” (DESGRANGES, 2021, n.p).

Colocamos anteriormente a nossa preocupação quanto aos trabalhadores que comumente eram capturados pela atividade sobre a qual nos debruçamos, em geral, os mais pobres, mais jovens, que, por falta de oportunidades e pela facilidade de entrada no aplicativo, acabavam por fazerem o cadastro e iniciarem a atividade (MANZANO; KREIN; 2021), os entregadores entrevistados relatam que, para a entrada como entregador OL, “[...] geralmente, alguém te convida nos grupos de entregadores, nos grupos de *Facebook* e você migra a conta

de nuvem para operador logístico. O supervisor da área te cadastra nas empresas e toda corrida que toca, vai pra você”. Eles relatam que a modalidade virou uma “máfia”.

Em nossa concepção, este modelo insere mais uma forma de controle e coloca o entregador em outra lógica de subordinação. O pagamento é feito por turnos e não mais dependente do cadastro com a empresa-aplicativo; há uma seleção feita através de grupos em redes sociais, para um serviço que tem gerenciado, segundo nossos interlocutores, grande parte das entregas. Eles são, portanto, avaliados através do sistema operacional pelo cliente usuário, e por uma empresa subordinada ao aplicativo. A dificuldade em lidar com as regras do aplicativo é constatada nas vivências e pesquisas sobre o tema, ainda que os entregadores possam arranjos para burlá-las e eles nos interessam aqui, como foi o caso do Breque dos aplicativos. No modelo OL, isso se dispersa, uma vez que os entregadores são, de maneira mais próxima, vigiados. Para que não falem entregadores disponíveis na plataforma, eles não podem faltar aos turnos de trabalho, portanto, não participam de manifestações ou de Breques dos aplicativos; e os pagamentos não mais são geridos pelo aplicativo, o que descarrega o principal fator da questão, visto que uma das principais demandas nas mobilizações é o pagamento. No caso do pagamento dos OL, sequer sabemos quanto recebem pelo turno. Para o aplicativo, torna-se uma garantia de que haverá entregadores disponíveis durante as paralisações ou em horários de remuneração mais baixa (VINICIUS, 2021), o que talvez apresente pistas sobre as entregas serem mais direcionadas para esta modalidade.

Um outro fator que contrapõe a experiência do serviço de entrega como única fonte de renda e que nos chama a atenção é o aplicativo como algo pontual, do qual se entra e sai, como complementação de renda, dispositivo ao qual se recorre quando a renda que se obtém de um emprego não é suficiente ou quando o desemprego vira a realidade. Nesses casos, o tempo logado ao aplicativo é consideravelmente menor, mas opera como extensão de uma carga horária de trabalho fixo que já existe e esgota os indivíduos trabalhadores. Há os que rodam nos horários de almoços e jantares, considerados “horários de pico” para os chamados na plataforma; e há aqueles que *logam* em “contraturno”, após plantões ou após o dia inteiro de trabalho. A entrega, nestes casos, caracteriza-se como intermitência na atividade, visto que ocorre nos intervalos entre um emprego, a demissão e outro emprego, ou mesmo no momento de descanso do emprego regulamentado que tem no salário ganho a impossibilidade da manutenção básica da vida. Abordaremos a seguir o que pudemos apreender a partir da escuta destes casos.

Neste tipo de experiência, o que ficou marcado, em nossa concepção, foi uma espécie de perda da noção quanto ao tempo disponível ao trabalho, de maneira geral. Ainda que



estes entregadores considerassem como “boa” a relação com o aplicativo, na pergunta quanto ao tempo de trabalho logado na plataforma e à remuneração, por vezes eles não sabiam especificar com precisão; e a jornada que passavam no emprego “invadia” constantemente o período em que diziam estar nas ruas sobre a moto, e vice-versa. A relação “ruim”, portanto, tinha mais a ver com “o momento do país”; “o preço das coisas”, que com o aplicativo em si. Os indicativos do cenário econômico do país, que os colocam a trabalhar além do que antes era o necessário, são tomados como referência para a exacerbação do tempo de trabalho, mais que o trabalho extra feito através da plataforma. Encontramos aqui o indicativo sugerido pela análise de Aquino (2020), em que o fator social assume relevância nos processos de desarticulação impostos pelo neoliberalismo, sendo eles a desoneração do Estado em promover, através das políticas públicas, condições de bem-estar. Em nosso caso, há a crise financeira e dificuldade em sobreviver do emprego, impulsionadas também pela pandemia de Covid-19, mas não só; também existe uma desafiliação inserida a partir da crise do trabalho, tendo nossos entrevistados que manterem atividades extras, sem que saibam definir o tempo dedicado a cada uma delas.

É o que identificamos através dos relatos de mais um de nossos entrevistados que estão trabalhando unicamente para a plataforma do *Ifood* há três anos, sendo um destes de pandemia, em que ele ficou parte do período bloqueado pelo aplicativo e recebendo o benefício cedido pela empresa durante o período mais crítico da Covid-19; por isso, Zé refere “não ter do que reclamar” da empresa. O motivo da entrada no aplicativo é atrelado à “situação do país”, a que ele se refere como insustentável, visto que o salário que recebe em seu emprego fixo não é o suficiente para a manutenção familiar. No entanto, três anos depois, a permanência no aplicativo é mantida, fazendo, portanto, a atividade pontual, para auxiliar na renda familiar, estender-se por um período de constância. Para Antunes (2020), os intermitentes tendem a crescer dada a incidência das empresas digitais e o modo de trabalho que elas geram, de fácil acesso, sem seguridade, com riscos de acidentes e incontáveis mortes por conta do (e no) serviço. Percebemos a intermitência como um entrave também à percepção do trabalhador como parte do coletivo de entregadores e na adesão às movimentações que ocorrem por melhorias de condições de trabalho.

“Assim, vida de entregador não é fácil, tem prós e contras, tem que tá se livrando de assalto, de acidentes e várias outras coisas”, Zé prossegue em seu relato. Acrescentaríamos como risco da atividade a privação de sono causada pela atividade como porteiro, visto que, por diversas vezes, o início da atividade de entrega se dá logo após a saída do emprego, o que poderia impulsionar o risco de acidentes. Os turnos no aplicativo apresentam variação adequada ao tempo de trabalho regular: “Como dou plantão, eu pego 7 horas da manhã e vou até 13 horas,

rodo 8h. Quando tô de folga, eu trabalho 10 horas por dia [...]” e continua explicando-nos sobre o horário dedicado ao aplicativo: “Chego do plantão 6 horas, durmo até 11h. Começo 11:30, vou até 21, 22h” o que faz a média de 8 horas, pouco mais de tempo, como indicou-nos anteriormente, quando ele entra no plantão à tarde, a jornada é invertida e as corridas ocorrem pela manhã, entre 6 e 15 horas. “Já tracei meus horários. Não tô rodando no final de semana. Faço minha média durante a semana”. Os finais de semana são considerados os melhores períodos para os trabalhadores em aplicativo, mas, com essa carga horária indicada pelo nosso entrevistado, é possível de conseguir “a meta” necessária para os ganhos estipulados pelo trabalhador.

Scott, outro entrevistado que colocamos nesta mesma categoria, a de um trabalhador intermitente, tem a sua experiência marcada pela entrada no aplicativo por conta do desemprego; tendo saído posteriormente, por ter encontrado emprego; e agora está à espera de um desbloqueio na plataforma para entrar na categoria *Ubermotos*, pois a renda obtida com o emprego não é suficiente para as despesas familiares: “Comecei no *iFood* pra fazer renda extra, em 2018”, capturado pelas promoções que a empresa promovia à época: “Toda semana tinha promoção, dava pra fazer uma grana legal, um dinheiro legal”, o que refere como tendo sido modificado ao passo em que a plataforma ganhava novos cadastros. Refere-nos ainda que o tratamento com os motoqueiros foi também piorando, ao longo do período de 2 anos pelo qual permaneceu na plataforma: “O suporte deixou de ser humanizado, começou a ser de ‘mensagens prontas’, começaram a tratar motoqueiro como ‘só mais um número’, não como era antes”, indicando-nos como fator preponderante para a primeira “desmotivação” com o serviço. Aqui, lidamos com um entregador que trabalhava nas plataformas das empresas *Ifood* e *Rappi*.

O tratamento dos aplicativos com os seus cadastrados através de serviços automáticos é constantemente referido como uma questão para os trabalhadores. Uma vez que os problemas não são resolvidos de maneira satisfatória, alguns ficam sem resolução. Importante aqui lembramos que foi este o ponto chave para que a insatisfação dos entregadores tomassem as ruas em 2020, como indicamos anteriormente. Para Cant (2021), a posição dos entregadores diante das plataformas é a de ignorância frente ao processo de gerência da atividade, ao passo que os aplicativos possuem e geram a cada dia uma gama de informações que aplicam nas constantes mudanças de rumo da gestão do trabalho: “Os trabalhadores ainda são capazes de desenvolver certos tipos de conhecimentos e habilidades apesar do despotismo da caixa-preta - como pilotar de forma eficiente, andar pela cidade, tomar atalhos e tudo mais - , mas nunca chegam nem perto de controlar o processo de trabalho” (CANT, 2021, p. 95). Alguma autonomia por parte dos trabalhadores tem sido reivindicada, portanto.

“Estou há 6 meses aguardando a *Ubermoto* me aprovar para fazer transporte de passageiros, e minha situação tá ‘em dia’, documentos e moto. Quando entro em contato, pedem para que eu espere 7 dias”, reclama Scott. Hoje, o atendimento presencial da empresa, na cidade de Fortaleza, contempla apenas a categoria *UberX*. A pausa que compreende o período de afastamento de nosso entrevistado da atividade é também de 2 anos e foi ocasionada por contrato formal de emprego, mas que, dado “o momento do país”, fez-se a ocasião de retornar ao aplicativo. No entanto, aparecem neste momento da entrevista alguns elementos quanto ao desgaste experienciado anteriormente na atividade como entregador que, de certa forma, ter na atividade por aplicativo um “complemento de renda”, como este entrevistado repete por algumas vezes, protege-o do confronto com a dura realidade antes vivenciada: “Rodava por 10 horas, com folgas às segundas, a jornada era de 10 horas às 14 horas; depois de 17 horas às 23 horas”. E prossegue: “Com o tempo, cansa ficar no sol quente, o dia todo para ao final, ter apurado nem R\$ 70,00; aí tira a gasolina”.

A atividade na modalidade de transporte de passageiros, a *Ubermotos*, na cidade de Fortaleza, tem sido indicada como o segmento do aplicativo que “ainda compensa”, e é para este modal que nosso entrevistado tem aguardado o desbloqueio do cadastro para, então, retomar a atividade em que vez ou outra precisa recorrer, após “as férias” e como “complemento de renda”. Concordamos com Antunes (2020) que a intermitência, junto às demais características da precarização que encontramos nos trabalhos uberizados no país, tais como flexibilidade, incertezas quanto aos pagamentos, dentre outros, como mencionamos anteriormente, tem sido um dos elementos mais corrosivos de ganhos quanto à proteção no trabalho. Lutas históricas da classe trabalhadora são constantemente ameaçadas diante desses arranjos que os trabalhadores precisam fazer para sobreviver.

Diante do exposto até o momento, as condições de trabalho percebidas por nossos entrevistados têm feito com que estratégias de mobilização dentro do trabalho por aplicativo sejam pensadas e levadas além do que os “Breque dos aplicativos” puderam ir. Outras formas de organização surgiram como referência, dentro do formato de cada relação com o aplicativo, seguimos a partir disso.

## 7 AS ASSOCIAÇÕES QUE COMEÇAM A SE CONFIGURAR A PARTIR DOS BREQUES DOS APLICATIVOS

São muitas as incidências que o algoritmo opera nos sujeitos entregadores, uma delas é o isolamento gerenciado pelo próprio aplicativo como supracitado, este elemento assume importância ao pensarmos sobre a relevância das lutas coletivas desse segmento de trabalhadores. Uma vez que as tentativas de organização acontecem e vão de encontro ao que está posto para a categoria, o modo como os “Breques” apareceram furaram a lógica e, por isso, foram amplamente combatidos.

Os modos como as nossas entrevistas foram conduzidas, através das redes sociais, em sua maioria, e por vezes tentando extrair mais elementos das breves respostas que nos eram dadas, apontam-nos elementos que contribuem com a caracterização da atividade pesquisada. A fugacidade da existência dos segmentos dentro dos aplicativos, a exemplo do encerramento do *UberEats*, posterior teste do *UberMotos*; apontam-nos para uma mobilidade excessiva e rapidez exacerbada exigidas da categoria. As dificuldades em parar, conversar e organizar são fatores que alçam importância aos movimentos “Breques”, pelo formato que indicam através do nome, a necessidade de pausar.

É nesse cenário do mundo do trabalho, que descrevemos até então, em que surgem as associações de entregadores por aplicativos como condução adiante do que os Breques iniciaram. Elas são tentativas de dar sequência às relações de parceria e de lutas coletivas. No caso, descreveremos duas delas, e um sindicato, como estrutura auxiliar da atuação em Brasília, por termos tido ocasião de chegarmos aqui em nossa pesquisa de campo. Portanto estão indicadas: a ATAF - Associação dos Trabalhadores por Aplicativo de Fortaleza; a AMAE - DF, a Associação dos Motoboys Autônomos e Entregadores do Distrito Federal, e por meio de nosso encontro com entregadores em Brasília, conhecemos também um integrante do Sindmoto - DF, sindicato que atua na representação dos trabalhadores por aplicativo; uma diferença do que acontece com a capital cearense.

A ATAF surgiu em julho de 2021. Hoje, eles não sabem ao certo indicar o número de associados, (seria a quantificação uma questão dentro dos aplicativos?), a partir de um grupo formado em aplicativo de trocas de mensagens. Inicialmente, o grupo não tinha por objetivo a formação de uma associação ou de lutar por melhorias, como indicamos acima, tratava-se de um grupo para compartilharem informações sobre o cotidiano dos entregadores e acabou por tornar-se um dispositivo de demandas por direitos para a categoria. O grupo de trocas de mensagens formou-se “como um grupo de amigos do delivery, em que havia participantes da

*Ifood, Rappi, da Loggi e da Uber*”. O período de criação, coincidiu com o momento em que “chegou uma modalidade nova em Fortaleza, a *UberMotos*, gerando necessidade de união”.

Outras demandas apareciam através dos participantes nos grupos. Rapidamente o grupo de *whatsapp* duplicou, tais necessidades surgiam como demandas de ordem prática do serviço, a exemplo da importância de um lugar para esperar pelas entregas, e as sugestões coletivas de firmarem parcerias com estabelecimentos como oficinas e restaurantes em que pudessem ter descontos para os reparos nas motos e fazerem as refeições durante os períodos mais críticos da crise pandêmica, pois “nessa pandemia, a gente não consegue almoçar. Na pandemia, a gente entregava seu almoço, mas o estabelecimento entregava nossa marmita e a gente comia na calçada”; foi quando “a gente começou a ver o quanto a união poderia fazer a mudança nesse mundo tão fechado do ciclista e do motoqueiro”. Pensamos, posteriormente, que esta atuação tem relação com o contexto da cidade em específico.

Apesar do surgimento ter sido marcado pela virtualidade das redes, foi em confrontação com as realidades da rua que os participantes da Associação assumem como o primeiro ganho para formalizar a criação da ATAF. Foi em um shopping de Fortaleza que, após discutir com a administradora do local, eles conseguiram a efetivação de um ponto de apoio, uma vez que os entregadores eram sempre retirados do local, tão logo chegassem para retirar entregas: “Eu chamei ela de preconceituosa... a gente não pode colocar o celular para carregar, não pode entrar para usar o banheiro, você coloca o segurança atrás, isso está errado”. Não houve uma discussão sobre o caso, mas dias depois foi criado um lugar “com cadeira, wi-fi e lugar para carregar o celular. Isso gerou o primeiro burburinho sobre a importância das reivindicações para algumas melhorias nos espaços em que retiramos os pedidos”. O diálogo mostrou-se importante nesse caso, pois, para nosso interlocutor, “as pessoas abusam do silêncio da gente, a zoada que conseguimos fazer é apertando a buzina”.

Com a chegada da *Ubermotos*, no contexto de multas e apreensões de transportes, fez-se o marco para que a formação da Associação se desse. A exigência aos entregadores de fazerem ajustes, como os supracitados, e demandas de luta por regulamentação, colocou-os novamente em contato com o “breque”. Segundo nossos interlocutores, o processo de tentar autorização para o transporte de passageiros, levou-os a buscarem o atendimento presencial na sede da empresa, Carlitos afirma que: “De 30 a 40 entregadores se reuniram para invadir o estacionamento do shopping em que a empresa faz o atendimento” e como não conseguiram, paralisaram, posteriormente, a entrada da Assembleia Legislativa, até que buscarem apoio de um político local, pois “no tempo dos carros, um vereador abriu espaço para a galera”. Através dessas tentativas, eles iniciaram um processo de constante modificação na atuação do grupo.

Segundo os entrevistados, apesar de tentarem diálogo com os sindicatos - neste ponto não é mencionado a qual sindicato estão referidos - assumem não ter sido possível articular uma luta em conjunto.

Em Brasília, a situação difere da anteriormente explanada. Os entregadores contam com a atuação conjunta ao Sindmoto - DF, o sindicato que “surgiu em 1998, quando começaram as terceirizações da categoria, começamos a sindicalizar e passamos a representar os entregadores CLT, e depois os trabalhadores por aplicativo, os informais”, afirma Arthur. Desde o surgimento dos aplicativos, o sindicato atua em auxílio à organização dos entregadores. Eles estiveram juntos na construção dos “Breques”, eventos que tiveram força em Brasília. Portanto, quando a AMAE - DF surgiu, em 2020 com o objetivo de buscar melhorias para os entregadores por aplicativo, no período que coincidiu com a fase em que ocorriam os Breques dos aplicativos, a Associação “saiu do papel” e já encontrava suporte no Sindicato que atuava em busca por melhorias e “em representações no Ministério Público em causas que representam o vínculo empregatício”, como reitera Arthur. Hoje, os entregadores associados à AMAE-DF são 870, eles não precisam pagar para estarem associados e trabalham em conjunto com as outras modalidades de trabalhadores do delivery, bem como o sindicato, como indicamos, e a Cooper motos - DF. Segundo nosso interlocutor, representante na Associação, “a gente tenta somar”.

De acordo com Cant (2021), a coordenação das greves através de redes sociais como o *Whatsapp* ao tempo em que facilita, pois rapidamente incide em diversos espaços dada a capilaridade do aplicativo, por vezes torna difícil a organização em aspectos políticos: “A altíssima porosidade desses canais cria a possibilidade de a organização crescer em escala em uma velocidade incrível, mas também cria uma confusão nos processos de representação política” (CANT, 2021, p.163). Há os lugares em que os sindicatos oficiais são postos em escanteios, há outro em que as contradições discursivas confundem as demandas e também impedem o diálogo. Em nosso país, isso não se deu de maneira diferente, podemos pensar em algumas justificativas a partir do que escutamos.

“Quando os aplicativos surgiram, eles pagavam bem; hoje, para ganhar o de antes, o cara precisa ficar o dia todo rodando. Quando eles chegaram, eu já estava no sindicato, a defesa desse trabalhador é através do sindicato”, afirma Arthur, no entanto, quando os aplicativos surgem, diferenças na maneira de gerir o trabalho da categoria são impostas pelo novo modelo operacional, como amplamente já discutido, e isso está interposto nas convergências encontradas para a execução de lutas por onde elas surgem: “O precariado enfrenta a insegurança sistematicamente. É simplificar demais dividi-lo entre ‘bom’ e ‘mau’

precarizado. No entanto, há aqueles que querem confrontar as inseguranças através de políticas e instituições para redistribuir segurança [...]” (STANDING, 2011, p. 156). O sindicalismo tem sido rechaçado por grande parte da organização dos trabalhadores por aplicativo, principalmente pela diferença contratual da atividade de entrega plataformizada, como indicamos em nossa seção quatro.

Em Brasília, a atuação conjunta e por estar no centro das decisões do país, parece haver espaço privilegiado para as manifestações da categoria; eles relatam-nos que, quando há sessão legislativa para discutir algo que seja referente à categoria, eles vão juntos - membros de cada representação mencionada e pressionam por voz na tribuna; o que faz diferença também nos testes pelos quais a categoria vai passando. Por exemplo, o *UberMotos* lá ainda não estava em teste, em agosto, período das entrevistas, e foi-nos referido que, por vezes, quando o aplicativo vai inserir mudanças, elas são negociadas, diretamente, com a Associação.

As Associações acabam por configurarem referência umas para as outras. A de Fortaleza tem sido comentada em Brasília: “Eu vejo lá, eles têm conseguido muitos ganhos para a categoria, vejo nas postagens [do *Instagram*], vou trocar uma ideia, saber como tem sido por lá”, aponta Flik. Em Fortaleza e em Brasília, tivemos menções ao trabalho feito pela Associação de São Paulo. Um ganho importante mencionado entre eles é a faixa exclusiva para motociclistas e entregadores. Os entregadores mencionam a atuação do coordenador da Associação em São Paulo como eficaz, ademais de ser referência nos ganhos para a categoria, pois “a luta dele é importante”. Este modo de mencionar uns aos outros assume importância, e aqui retomamos uma das estratégias das campanhas de marketing contratadas pela *Ifood* que tinha como objetivo “matar o Galo”, trazendo referência a abafar a sua atuação e alcance na internet (LEVY, 2022), o que acontece dado o entregador ter sido destaque na luta de seus pares. O fato de que hoje os entregadores consigam ter uma articulação e reconheçam os ganhos que uma ou outra atuação alcance é uma das importantes conquistas para a categoria.

Ainda como apontamento do que eles recolhem do campo de atuação, como referência ao modo de trabalhar em cada associação, foi-nos indicado que “em São Paulo a situação é uma, aqui em Brasília é outra. Aqui, a gente é unido, não só com a AMAE-DF, como com as cooperativas que aqui tem”, declara Arthur. O que pudemos perceber é que as tendências formativas ao tempo dos Breques mantiveram-se, no sentido de expor as diferenças, mas também de exigência do esforço de uma tarefa iniciada e que, como novidade, não tem um caminho pré-estabelecido. Hoje, eles reconhecem a importância de lutarem pela categoria, ainda que haja divergência entre as demandas e entre os territórios nos quais elas acontecem, pois, ao tempo em que os “Breques” ocorreram, “as tendências e relações que se estabeleciam,

entre entregadores, sindicatos, políticos e instituições não são homogêneos Brasil afora” (VINICIUS, 2021, p. 17), uma vez que quando fizemos as nossas entrevistas nem as atividades eram homogêneas.

Para compreender as diferenças de atuação das Associações de entregadores, torna-se necessário retomarmos a inserção do neoliberalismo como diferente no território brasileiro. Há diferenças regionais, algumas das quais incidem no mencionado, a exemplo da inserção do *Ubermotos* que não se faz de modo igual no território, também a proximidade dos entregadores em Brasília com outros trabalhadores atuantes nas lutas por direitos. Há mais proximidade dos entregadores de Brasília aos pólos de poder legislativo do país. Em Fortaleza, os trabalhadores iniciaram a luta nesta articulação com a política institucional recentemente; ambos são assediados por parlamentares para cooptação política. Aqui, portanto, teremos como referencial apenas o que acessamos diretamente durante a fase de entrevistas. Recordamos o que trouxemos no início, os entregadores com os quais tivemos contato em São Paulo não retornaram com os termos de compromisso assinados, portanto, a breve referência feita acima, é através dos entrevistados em Fortaleza e Brasília.

Em nosso país, as atividades remuneradas e não regulamentadas são comuns. Possuímos familiaridade com a precarização de trabalhadores e as atividades laborais autônomas passam ao largo de regulamentações e estão distantes de condições de assalariamento (COSTA, 2010), os entregadores enquadram-se neste modelo precário e não regulamentado. Estão mais profundamente em destaque neste cenário o Norte e o Nordeste do país: “Mais especificamente no Nordeste, a informalidade e a insegurança que ela representa mais se associam à condição de pobreza” (COSTA, 2010, p. 177).

Entre os integrantes de nossa pesquisa, encontramos diferentes formatos de inserção no aplicativo, porém foi na capital cearense em que a relação entre dinheiro e a luta por melhores condições na adequação do trabalho aos ganhos com o aplicativo apareceu de maneira mais acentuada. Na fala de nossos entrevistados, conseguir auxílios e cursos que dessem condições de permanecer no trabalho, sem tantos ônus despendidos na manutenção da própria atividade, retornou por diversos momentos, fazendo-nos tomar como indicativo para a atuação da Associação estar mais ligada à conseguir descontos em lojas, manutenção da atividade como regulamentada, através do contato com políticos locais e de conseguirem os cursos gratuitos, como o de motofretista junto à Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania, visto que esta seria uma exigência para estar no *Ubermotos*. Essas são as linhas de força da atuação na capital cearense e demarcam sua especificidade.



Posteriormente, o aplicativo aparece, indicando que há o acompanhamento e monitoramento das reivindicações por melhorias que as Associações têm feito, do qual eles poderiam participar, mas não o fazem, assim como foi referido em Brasília. O aplicativo circula pelos espaços de lutas de seus cadastrados, no caso de Fortaleza: “O aplicativo ficou sabendo e entrou em contato com a AMC, ofereceu o curso para todos. A danada da *Uber*... bem facinho desenrolaram o curso de direção defensiva”, afirma Carlitos.

Captar as nuances da diferença entre os propósitos e as formas de atuações das Associações investigadas é ainda um esforço de suposição, uma vez que tivemos acesso a fragmentos pontuais dos exemplos da participação das mesmas nas lutas de sua categoria, mas que impõe-nos “refletir sobre a especificidade da forma de inserção do Brasil e de suas diferentes regiões no cenário neoliberal”. (AQUINO, 2020, p. 56).

Mais que enumerar as diferenças que aparecem no modo de fazer organização dentro do modelo uberizado, e já mencionamos algumas, queremos mencionar as relações entre o espaço ocupado pelas Associações aqui investigadas dentro do modo de exploração da categoria e a visibilidade que ganham em suas respectivas lutas. É uma mesma categoria, sabemos, mas há mudanças que ocorrem e talvez passem pelas alterações geográficas, visto que mencionamos como exemplo o teste feito através do *Ubermotos*, que não incidiu no território de Brasília. Este dado é de interesse significativo no campo da psicologia social do trabalho, uma vez que “tanto o tempo como o espaço articulam níveis micro e macrosociais que possibilitam o entendimento sobre a produção dos modos de vida dos trabalhadores, sendo elementos importantes para apreensão dos sentidos da subjetividade” (AQUINO, 2020, p. 54).

Apresentando como base os dados da pesquisa PNAD-COVID19 (IBGE, 2020), que compreendem a coleta de informações entre os períodos de julho a novembro de 2020, é possível obtermos algum direcionamento quanto à situação dos entregadores por aplicativo e compararmos a situação, no país, mas sobretudo entre Fortaleza e Brasília. De modo geral, houve uma queda na renda dos trabalhadores cearenses, de R\$ 1.672,00 para R\$1.593,00. A análise que indica o número de entregadores por estados da federação aponta que o Ceará possui 38.625 entregadores, sendo o quinto estado em números, e que o Distrito Federal possui o número de 7.504. Os entregadores do Ceará tiveram a renda média de R\$1.423, 62, a décima posição em relação aos outros estados da federação, mas abaixo da média nacional que é de R\$ 1.508, 02; neste quesito, todos os estados nordestinos estão abaixo da média. O Distrito Federal aparece como segundo na média salarial, os entregadores têm renda média de R\$1.727,60; acima do recebido no estado do Ceará, bem como da média nacional (LAPA, 2021).

O tempo despendido no aplicativo figura como dado importante na pesquisa. Os entregadores mencionam constantemente o quanto a percepção relacionada ao tempo disponível à atividade é uma questão e tem influência na organização do restante das atividades, é também a medida importante para a classificação feita através do aplicativo, que dimensiona o tempo de espera entre corridas, por exemplo, como mencionamos anteriormente. Há ainda a imbricação deste tipo de trabalho com as tecnologias, alterando a percepção do tempo e da jornada laboral. Neste quesito, os entregadores cearenses figuram no segundo lugar em média de tempo logados ao aplicativo, são 43.81 horas semanais, acima da média nacional, que é de 40.31 horas semanais, e perdendo para o Rio Grande do Sul, com 44.97 horas semanais; o Distrito Federal aponta uma carga horária inferior à cearense, são 41.27 horas semanais, indicando-nos que a renda e tempo de trabalho são inversamente proporcionais quando comparadas entre os escopos territoriais de nossos entrevistados. Em Brasília, ganha-se mais, por menos tempo logado ao aplicativo (LAPA, 2021).

No trabalho plataformizado, de um modo geral, a tendência com a qual nos deparamos em nosso estudo, a saber, muito trabalho e pouca remuneração, é também parte da corrosão de capacidade de lutar por melhorias em suas condições de vida e trabalho. As estratégias da plataforma em não ceder os dados corretamente, indicando o número de trabalhadores, o cálculo da remuneração, as promoções oferecidas indistintamente, enfim, trata-se de tornar difícil a vivência dos entregadores por aplicativo, uma vez que faz-se “a erosão de qualquer poder de negociação dos trabalhadores afetados direta ou indiretamente pelo trabalho em plataformas, porque sempre haverá trabalhadores mais desesperados e dispostos a receber quantias ainda menores ou praticamente inexistentes” (SCHMIDT, 2021, p. 145), pois que as diferenças se apresentam também quanto aos dados que indicamos acima, há trabalhadores melhores remunerados e que trabalham por menos tempo e não há indicativos nítidos que justifiquem estes dados.

Segundo Graham e Anwar (2020), podemos pensar o trabalho digital como construção deliberada do capital que, ao invés de lidar com as crises criando um espaço físico para adaptar seus excedentes, reordenou um outro tipo de espaço, através das condições de nossa época. Neste novo formato, os trabalhadores, portanto, têm criado condições para reordenar uma geografia que comporte as lutas por melhores condições. Faz-se necessário dar conta do histórico das paralisações, nomeadas “piquetes”: “Um piquete geralmente é um protesto fora do local de trabalho com objetivo de impedir que as pessoas entrem ali. É um modo de fechar os meios de produção” (GRAHAM; ANWAR, 2020). Para estes autores, com a paralisação, os trabalhadores controlariam os modos de produção, opinião da qual

discordamos, uma vez que os celulares ou computadores não controlam sozinhos a distribuição de entregas ou, o mais relevante, os dados pertencentes às empresas-plataformas.

Ainda que haja discordância quanto a alguns termos fundamentais ao trabalho por plataformas, como este indicado de que os trabalhadores, ao possuírem meio de fazerem cadastros para o trabalho no aplicativo, não conferem como donos de meios de produção, Graham e Anwar (2020), no entanto, fazem apontamentos interessantes para pensarmos sobre as estratégias utilizadas nos movimentos que acompanhamos no país, e que intencionam desfazer as bordas que apontamos como chave para pensar o ordenamento físico do trabalho por aplicativo no Brasil, considerando os históricos de exploração dos trabalhadores nas referidas cidades em que pudemos entrevistar entregadores. Os “Breques” puderam fazer um reordenamento do espaço digital, de modo que utilizaram também da construção de novos tipos de dados que favorecessem a colaboração horizontal, algo que estamos testemunhando com a criação das Associações. O fato de que tenhamos hoje conhecimento sobre as referências que uma Associação tem feito a outra, por exemplo, é passo importante de uma nova geografia digital criada através das paralisações em 2020: “Os trabalhadores podem estar geograficamente isolados, mas utilizam ferramentas digitais para se convocar mutuamente e se reunir. Qualquer resistência efetiva futura por parte dos trabalhadores provavelmente terá como base essa capacidade” (GRAHAM; ANWAR, 2020, p. 55).

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A experiência de pesquisar os trabalhadores por aplicativo, pensamos, como também um trabalho que exige instantaneidade. A rapidez exigida na execução do trabalho em plataformas aparece em outros âmbitos, visto as condições que supúnhamos encontrar ao chegarmos aos entrevistados que já pareciam modificadas, mostrando-nos a rapidez das alterações. Ao longo dos últimos anos, que compreenderam especialmente o biênio 2020-2022, acompanhamos o desenrolar da atividade de entregas por aplicativos, com enfoque nos movimentos de resistência de trabalhadores, sobretudo o movimento alcunhado “Breque dos aplicativos”.

Estivemos interessados nas condições históricas e discursivas que compõem e dão sustentação ao trabalho flexível e precário, sobretudo em aplicativos como a *Uber*, que, em nosso trabalho, alçamos como um paradigma do trabalho plataformizado, e como a *Ifood*, que retorna tantas vezes no discurso de nossos entrevistados. Construimos aqui uma base teórica que indicasse a imbricação entre tempo, trabalho e subjetividade como condição necessária para que outras operações neoliberais pudessem ser incididas paulatinamente nas vidas dos sujeitos. A intensificação da jornada, a precariedade e a flexibilidade quanto aos laços contratuais, a ausência de seguridade, exigência de mobilidade, o tateamento de estratégias para o cálculo de remuneração, constantes mudanças foram alguns dos traços avaliados aqui como características fundamentais em nosso interesse e abordagem de nossos entrevistados quanto às relações que deram bases à precipitação das primeiras manifestações. Elas seguem como exemplificação da insistência das reivindicações. Nesse sentido, cumprimos com o objetivo geral de nossa pesquisa, que consistiu em investigar o surgimento dos movimentos “Breques dos Aplicativos”. Pensamos que o movimento foi impulsionado pelas próprias características da atividade e a extrema precarização a que estão submetidos os trabalhadores inseridos em plataformas digitais.

Com relação aos objetivos específicos, de modo geral, tivemos dificuldades em abordar alguns pontos, dada a distância temporal entre a ocorrência das manifestações e a possibilidade de aplicação de nossas entrevistas. Tínhamos como intenção analisar as relações dos Breques com a precarização sob a égide neoliberal, objetivo cumprido; consideramos que, dada a contextualização teórica amplamente debatida em nossos primeiros capítulos, foi possível estabelecer e encontrar ressonância na literatura de nossos pressupostos.

Como segundo objetivo específico, nossa ideia era compreender os movimentos de lutas trabalhistas no Brasil, algo grandioso e que, por si, formularia um outro direcionamento e

comporia outra pesquisa, por conta da recorrência discursiva nas manifestações e na literatura em torno de um comparativo com os sindicatos, fizemos nossa abordagem através deles.

Por fim, apresentamos as Associações às quais tivemos acesso através dos nossos entrevistados como modelo de organização surgido através das paralisações iniciais por melhores condições de trabalho, mais alinhados aos intentos do novo modelo de trabalho. Indicamos como dificuldade do campo a diferença existente dentre as reivindicações. Os entregadores serem segmentados e não conseguirem firmar um projeto único serve também ao propósito neoliberal na lida com os trabalhadores, dificultando a organização. Sem uma base nítida de reivindicação e projeto coletivo, a luta fica enfraquecida. Tivemos acesso apenas a duas Associações e elas têm bases de atuação e um projeto diferente, uma alinhada ao Sindicato, outra não; essas diferenças são recorrentes na literatura, indicam-nos posterior continuidade de nossas reflexões.

Nosso último objetivo específico, e que consideramos o mais incipientemente alcançado, faria uma articulação e localização histórica dos Breques dos aplicativos em relação aos outros movimentos. Aqui, consideramos que o corte temporal e a percepção acelerada que as lógicas dos aplicativos impõem aos seus usuários nos prejudicou, visto não termos conseguido acompanhar a intensidade com que a questão se modificava.

Ao passo que chegamos ao campo, por meio da aplicação das entrevistas, percebemos os Breques enquanto um lapso, impulsor de outros destinos ao percurso da plataforma - e talvez dentro de nossa escrita ele esteja assim - como apenas mais um dos elementos que compõem a trilha do trabalho por aplicativo. As brechas abertas por eles indicaram outra condução para a pesquisa. Desta maneira, orientamos nosso final para um relato sobre as Associações de entregadores às quais tivemos acesso, como produto deste trabalho. Pudemos inserir a experiência dos trabalhadores por aplicativos na cidade de Fortaleza dentre os dados a serem pesquisados por outros pares estudiosos sobre o tema, visto que o Distrito Federal, ao qual também tivemos a sorte em acessar, figura com mais recorrência dentre os dados de pesquisa disponíveis.

As diferenças dentre as experiências de cada local em que o aplicativo está inserido continua a ser o rico da produção de um trabalho como este que propusemos, mas também o que garante a dificuldade de levar adiante a proposta de uma luta mais incisiva contra a precarização na gestão uberizada. Mesmo a atividade nas plataformas não é homogênea, como apresentamos, as formas de lutar são também dificultadas a partir do ponto de onde surgem; o entregador é tomado em unidade, como discutido e induzido pela plataforma a permanecer assim. As diferenças no modo de organização das Associações às quais tivemos acesso,

pensamos ter a ver ainda com a proximidade com os Sindicatos e supomos que em Brasília, por estarem articuladas ao Sindicato dos Motociclistas (SindMoto-DF) e à outras cooperativas, as lutas são mais estruturadas e os entregadores conseguem ter suporte maior nas mobilizações. O que nos faz supor que o suporte do modo antigo de organização, com algum histórico e estruturação para as lutas, tenha uma efetiva diferença. Indicativo que abre prerrogativas para continuidade de nosso estudo.

Afinal, se o entregador é uma formiga, como o nosso interlocutor apresentou-nos, as formigas são e precisam estar bem organizadas para não serem esmagadas. É preciso encontrar meios de desfazer alguns entraves que advêm da própria caracterização do trabalho; o trabalhador que tem no aplicativo uma renda extra precisa aderir à luta da categoria como um par, e parece que a entrada intermitente no aplicativo dificulta também um sentido de unidade e pertencimento. O que acontece com os entregadores pode ser tomado como um prenúncio do que pode acontecer com os trabalhadores no futuro, só não sabemos quando; então, olhar para a luta “deles” como “luta nossa” pode inserir uma diferença considerável aos rumos do mundo do trabalho.

## REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C.; ALMEIDA, P. F.; AMORIM, H.; CARDOSO, A. C. M.; FONSECA, V. P.; KALIL, R. B.; MACHADO, S. **Condições de trabalho em empresas de plataforma digital: os entregadores por aplicativo durante a Covid-19**. São Paulo: REMIR, 2020. 11 p. Relatório Parcial de Pesquisa.
- ABILIO, L C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso , v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019. Disponível em: [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S071869242019000300041&lng=es&nrm=iso](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S071869242019000300041&lng=es&nrm=iso). Acesso em: 25 fev. 2021.
- ABILIO, L C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?1. **Estud. av.**, São Paulo , v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142020000100111&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100111&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 25 fev. 2021. <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>.
- AKIMOTO, C. O lugar do sujeito na arquitetura digital. *In*: GOLDBERG, L.; AKIMOTO, C. **O sujeito na era digital: Ensaio sobre psicanálise, pandemia e história**. 1ed. São Paulo: Edições 70, 2021, 73-129.
- ALIANÇA BIKE. **Pesquisa de perfil de entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo: Aliança Bike, 2019.
- ALMEIDA, G. UberMotos: serviço de transporte em motocicleta chega em Fortaleza. **O Povo**, jun. 2021. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/coronavirus/2021/06/02/uber-motos--servico-de-transporte-em-motocicletas-chega-em-fortaleza.html>. Acesso em: 10 fev. 2021.
- AMORIM, H; MODA, F. Trabalho por aplicativo: uma síntese da intensificação do trabalho, da informalidade e da resistência política no contexto da Pandemia de COVID-19. **RTPS, Rev. Trabalho, Política e Sociedade**, v.6, n. 10, p. 105-124, jan./jun., 2021.
- ANDRÉ, R.; DA SILVA, R. O.; NASCIMENTO, R. P. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, Curitiba, v. 18, n. 1, p. 7–34, 2019.
- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16. ed. São Paulo: Cortez, 2015.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, R. (org) **Uberização, Trabalho digital e Indústria 4.0**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2020
- APPOLINÁRIO, F. **Metodologia da ciência: Filosofia e prática da pesquisa**. 2 ed. Boston: Cengage Learning, 2012.

AQUINO, C. A. B. Precarização, neoliberalismo e questão social: reverberações sobre os modos de trabalho no nordeste brasileiro. **Cad. psicol. soc. trab.**, São Paulo, v. 23, n. 1, p. 51-63, jun. 2020. Disponível em:

[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-37172020000100005&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-37172020000100005&lng=pt&nrm=iso) Acesso em: 13 set 2022.

<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1981-0490.v23i1p51-63>.

AZEVEDO, A. A luta dos trabalhadores brasileiros pela redução da jornada de trabalho e suas contradições na atualidade. **Revista em Debate**, v. 2, n. 12, 2014. Disponível em:

<https://periodicos.ufsc.br/index.php/emdebate/article/view/1980-3532.2014n12p43>. Acesso em 25 nov 2021.

AZEVEDO, F. Em liminar, justiça suspende apreensão de motos do transporte por aplicativos. **Diário do Nordeste**, set 2021. Disponível em:

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/pontopoder/em-liminar-justica-suspende-apreensao-de-motos-do-transporte-por-aplicativos-na-capital-1.3136191> Acesso em 14 mar 2023.

BERNARDO, M. H. *et al.* A práxis da Psicologia Social do trabalho: reflexões sobre possibilidades de intervenção. *In*: COUTINHO, M. C.; FURTADO, O.; RAITZ, T. R (org). **Psicologia Social e trabalho: perspectivas críticas**. Florianópolis: ABRAPSO Editora, 2015. 292p.

BOBOC, S. Uber: ¿Transportista o intermediaria en el transporte? El caso español. **Revista de Estudios Europeos**. n. 70, jul./dez., 2017. Disponível em:

<http://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/174217>. Acesso: 23 out 2021.

BOITO Jr., Armando. Hegemonia neoliberal e sindicalismo no Brasil. **Crítica Marxista**, São Paulo, Brasiliense, v.1, n.3, 1996, p.80-105.

BOITO JR, A. Política neoliberal e sindicalismo no Brasil. 1998. Tese (livre docência). Universidade Estadual de Campinas, SP. 637p

BRASIL. Decreto nº 10.329, de 28 de abril de 2020. Altera o Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020, que regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 abr. 2020. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10329.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10329.htm) .. Acesso em: 12 jan 2021.

BRASIL. **Painel Coronavírus**. Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Brasília, DF: Ministério da Saúde. Disponível em: <https://covid.saude.gov.br/>. Acesso em: 20 ago. 2020.

BROWN, W. **Nas ruínas do neoliberalismo: a ascensão da política antidemocrática no Ocidente**. Santos, SP: Editora Filosófica Politeia, 2020.

CANT, C. **Delivery fight!** A luta contra os padrões sem rosto. Tradução de Alexandre Broide. São Paulo: Veneta, 2021



CARSON, B. 2019. Ubereats é a mina de ouro secreta da Uber. **Forbes**, jun. 2019. Disponível em: <https://forbes.com.br/principal/2019/06/uber-eats-e-a-mina-de-ouro-secreta-do-uber/>. Acesso em: 20 nov 2021.

CARVALHO, G; DELGADO, B. Breque dos apps: direito de resistência na era digital. **Diplomatique Brasil**, ago. 2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/breque-dos-appsdireito-de-resistencia-na-era-digital/>. Acesso em: 20 ago. 2020.

CARVALHO, F. S. E. de; PEREIRA, 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.

CASTANHEIRA, T. 2020. Entregadores de aplicativo fazem greves por condições seguras no Brasil e no mundo. **WSWS**, abr. 2020. Disponível em: <https://www.wsws.org/pt/articles/2020/04/25/braza25.html>. Acesso em: 24 out 2021.

CASTRO, J. L. Sujeito neoliberal: entre performance e gozo. In: PANSARELLI, D. *et al.* (org.). **Gênero, psicanálise, filosofia na América Latina**: filosofia da libertação e pensamento descolonial. São Paulo: ANPOF, 2019, p.119-127.

COSTA, M. S. Trabalho informal: um problema estrutural básico no entendimento das desigualdades na sociedade brasileira. **Cadernos CRH**, v. 23, n. 58, p. 171-190, 2010.

DARDOT, P; LAVAL, C. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DESGRANGES, N.; RIBEIRO, W. Narrativas em rede: O Breque dos Apps e as novas formas de manifestação de trabalhadores em plataformas digitais. **MovimentAção**, v. 8, n. 14, p. 189–208, 2021. <https://doi.org/10.30612/mvt.v8i14.15024>

DÍAZ, A. Repartidores alistan manifestación contra apps en CDMX, Querétaro y Monterrey. **Forbes**, out, 2020. Disponível em: <https://www.forbes.com.mx/noticias-repartidores-alistan-manifestacion-contra-appsen-cdmx-queretaro-monterrey/> Acesso em 20 nov 2021.

DUNKER, C. *et al.* Para uma arqueologia da psicologia neoliberal brasileira. In: SAFATLE, V; SILVA JR., N; DUNKER, C. (org.). **Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico**. Belo Horizonte: Autêntica, 2020.

GAGO, V.; MEZZADRA, S. Para uma crítica de las operaciones extractivas del capital. **Revista Nueva Sociedad**, n. 255, jan./fev., 2015.

GRAHAM, M.; ANWAR, A. M. Trabalho Digital. In: ANTUNES, R. (org.). **Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020, 47-59.

GROHMANN, R. Plataformização do trabalho: entre a dataficação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. **Revista Eptic**, v. 22, n. 1, 2020.

HUWS, U. **A formação do cibertariado**: trabalho virtual em um mundo real. Tradução de Murillo van der Laan, Campinas: Editora da Unicamp, 2017.

IWGB, 2020. COVID-19 demands. <https://iwgb.org.uk/en/page/covid-19> Acesso em 25 mar 2023.

I FOOD, 2021. Disponível em: <https://www.ifood.com.br/>. Acesso em: 12 fev 2021.

KALIL, R. B. Desvelar para proteger. **Revista Rosa**, v. 4, n 1, ago. 2021. Disponível em: <https://revistarosa.com/4/desvelar-para-proteger>

LAPA, R. S. O Trabalho em plataformas digitais e a pandemia da Covid-19: análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE. *In: SILVA, S. P.; CORSEUIL, C. H.; COSTA, J. S. Impactos da pandemia de Covid-19 no mercado de trabalho e na distribuição de renda no Brasil*. Brasília: IPEA, 2022. p. 285-303.

LEVY, C. A máquina oculta de propaganda do iFood. **Jornal Primaz** [online], abr 2022. Disponível em: <https://www.agenciaprimaz.com.br/2022/04/10/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>. Acesso em 25 mar 2023.

LIMA, C. A., BARROS, E. M. C.; AQUINO, C. A. B. Flexibilização e intensificação laboral: Manifestações da precarização do trabalho e suas consequências para o trabalhador. **Revista Labor**, v. 1, n. 7, p. 102-125, 2012.

MACHADO, L. Greve dos entregadores: o que querem os profissionais que fazem paralisação inédita. **BBC News Brasil** [online], jun. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53124543>. Acesso em: 29 nov 2021.

MANZANO, M; KREIN, A. A pandemia e o trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos. Campinas: Censit, 2020. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/condicoes-de-trabalho/186-a-pandemia-e-otrabalho-de-motoristas-e-de-entregadores-por-aplicativos-no-brasil> Acesso em: 20 out 2021.

MASSON, L.; OLIVEIRA, S. Trajetos e trajetórias invisíveis na cidade. Direção de Letícia Pessoa Masson e Simone Santos Oliveira. [S.l]: Fiocruz, UFRJ, UFF. Canal VideoSaúde, 2021. (30 min). Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=mKoCf338F5c&t=962s> . Acesso em: 27 nov 2021.

MILLAND, K. O trabalho para a inteligência artificial e a organização dos trabalhadores. *In: GROHMANN, R. (org.). Os Laboratórios do Trabalho Digital: entrevistas*. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2021, 133-137.

MOURA, L. R. de. **Pedalando para sobreviver**: o processo de uberização do trabalho e os entregadores ciclistas. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2021.

NAVARRO, V; MACIEL, R.; MATOS, T. A questão do trabalho no Brasil: uma perspectiva histórica a partir do desenvolvimento industrial. *In: COUTINHO, M.; BERNARDO, M; SATO, L. (org.) Psicologia Social do Trabalho*, Petrópolis, RJ: Vozes, 2017.

OLIVEIRA, F. “Breque dos apps” no sábado é menor, mas protestos ocorrem nas capitais. **UOL**, jul. 2020. Disponível em:

<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/07/25/breque-dos-apps-nosabado-e-menor-mas-protestos-ocorrem-nas-capitais.htm> Acesso em: 29 nov 2021.

PEREIRA, M. de S. Os processos de precarização do trabalho e seus reflexos no adoecimento de trabalhadores brasileiros: um estudo de caso. **Gerais: Rev. Interinst. Psicol.**, Belo Horizonte, v. 11, n. 2, p. 208-220, 2018. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1983-82202018000200003&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1983-82202018000200003&lng=pt&nrm=iso). Acesso em: 05 out. 2022. <http://dx.doi.org/10.36298/gerais2019110203>.

QUINTELA, S. Com nova lei, Uber prevê saída de 10 mil motoristas. **Diário do Nordeste**, abr. 2018. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/com-nova-lei-uber-preve-saida-de-10-mil-motoristas-1.1926774>. Acesso em: 15 set 2019.

RACHED, G. deFARIAS, E. Regulação do transporte individual de passageiros: um estudo de caso sobre a Uber no Brasil. **Revista Direito da Cidade**. v. 9, n. 3, 2017. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26922> Acesso em 20 out 2021.

SANARMED, 2020. Coronavírus (COVID-19): origem, sinais, sintomas, achados tratamento e mais. <https://www.sanarmed.com/coronavirus-origem-sinais-sintomas-achados-tratamentos> Acesso em 24 mar 2023.

SAFATLE, V. A economia é a continuação da psicologia por outros meios: sofrimento psíquico e neoliberalismo como economia moral. In: SAFATLE, V; SILVA JR., N; DUNKER, C. (org.). **Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico**. Belo Horizonte, MG: Autêntica, 2020.

SCHMIDT, A. F. Trabalho e inteligência artificial além da Mechanical Turk. In: GROHMANN, R. (org.). **Os Laboratórios do Trabalho Digital**: entrevistas. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2021.

SILVA, A. *et al.* Serviço de delivery está em alta com a pandemia de corona vírus. **Correio Braziliense**, DF, mar. 2020. Disponível em: [https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2020/03/21/interna\\_cidadesdf,835712/ser-vico-de-delivery-esta-em-alta-com-a-pandemia-de-coronavirus.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2020/03/21/interna_cidadesdf,835712/ser-vico-de-delivery-esta-em-alta-com-a-pandemia-de-coronavirus.shtml). Acesso em: 15 ago. 2020.

SIQUEIRA, L. *et al.* Núcleo de Estudos Conjunturais. **Levantamento sobre o trabalho dos entregadores por aplicativos no Brasil**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2020. Relatório de Pesquisa. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Applicativos-no-Brasil.pdf>

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

SOARES, J. Ubermoto não poderá operar no Recife. **JC, Jornal do Commercio**, mai. 2021. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/04/12118581-uber-motonaopodera-operar-no-recife-sera-transporte-clandestino-com-multa-de-quase-rs-4-mil.html>. Acesso em: 20 jun. 2021.

SOBRAL, V. Uber começa a operar em Fortaleza às 14h desta sexta-feira (29). **G1 CE**, abr. 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/04/uber-comeca-operar-em-fortaleza14h-desta-sexta-feira-29.html> Acesso em: 26 out 2021

SPÍNOLA, V. Neoliberalismo: considerações acerca da origem e história de um pensamento único. **RDE, Revista do desenvolvimento econômico**. Salvador, v. 9. p. 104-114, Jan, 2004.

STANDING, G. **O precariado**: uma nova classe perigosa. Belo Horizonte: Autêntica, 2011.

TERRA. Com crescimento do delivery durante a quarentena, logística de entrega se destaca. **Terra**, mai. 2021. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/com-crescimento-do-delivery-durante-quarentena-logistica-de-entrega-se-destaca,e757b42500254c12bab29c0b444b701ddrd8sn6c.html> . Acesso em: 30 mai. 2021.

TV FOLHA, 2021. “**Entregador Antifascista**” critica precarização do trabalho e omissão de veículos da imprensa. Direção de Henrique Santana. São Paulo: Folha de São Paulo, TV Folha, 2021. (14 min.) Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=ttciccleoIg&feature=emb\\_logo&ab\\_channel=TVFOLHA](https://www.youtube.com/watch?v=ttciccleoIg&feature=emb_logo&ab_channel=TVFOLHA) . Acesso em: 25 fev. 2021

UBER, 2021. Quem somos. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/>. Acesso 10 fev 2022.

UCHOA-DE-OLIVEIRA, F. M.; BASTOS, J. A. Uberização: precarização do trabalho e ação política dos trabalhadores no Brasil de 2020. **Cadernos De Psicologia Social Do Trabalho**, v. 25, 2022. <https://doi.org/10.11606/issn.1981-0490.cpst.2022.180691>

VASAPOLLO, L. **O trabalho atípico e a precariedade**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

VIANA, N. Breve história do Neoliberalismo. **Enfrentamento**, v. 5 p. 4-10, 2008. Disponível em: <https://redelp.net/revistas/index.php/enf/article/viewFile/906/741>. Acesso em: 20 ago. 2020.

VINICIUS, L. Apresentação. *In*: CANT, C. (org.) **Delivery fight!** A luta contra os padrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 202, 11-29.