

Sobre regulação e organização do trabalho de entregadores e motoristas de aplicativos em Niterói-RJ no contexto pandêmico; proposta de análise de um cotidiano de conflitos, demandas e dificuldades

Ludmila R. Antunes (Universidade Federal Fluminense – UFF)

Talitha Mirian do Amaral Rocha (Instituto de Estudos Comparados em Administração de Conflitos da Universidade Federal Fluminense - InEAC/UFF)

Resumo

Este trabalho tem como objetivo analisar a manifestação de entregadores, motoboys e mototaxistas que aconteceu em Niterói, no dia 23 de março de 2021. Para isso reunimos relatos nas redes sociais, reportagens de jornal local, além das entrevistas realizadas com três entregadores. Posteriormente, apresentamos uma tentativa de comparação com as reportagens sobre as manifestações de motoristas de aplicativos que ocorreram em outros lugares do Brasil, nesta mesma data. Cabe ressaltar que esse trabalho é parte de um projeto em fase inicial de um estudo sobre o conjunto e características das precariedades que marcam o trabalho dos motoristas por aplicativos de plataformas digitais a partir do contexto marcado pela pandemia de COVID-19. Temos uma hipótese de que as novas apostas na regulação e os olhares entrecruzados entre um novo direito do trabalho parecem não ser a única saída. Porém ressaltamos que esses trabalhadores parecem demandar o seu reconhecimento enquanto sujeitos de direitos.

Introdução

Depois de quase dois anos da pandemia da Covid-19, as consequências demonstraram que as diferentes providências e medidas tomadas pelos governos foram “bastante extremas para reorganizar e reescalonar a economia global ou internacional”para as muitas desigualdades reveladas pela crise pandêmica¹. Desde muito antes de 2020 as já deficitárias políticas públicas políticas públicas de caráter mais universalizantes em discussão nos estudos e campos do saber das políticas de direitos, segurança(s) e proteção social em geral mostram fragilidades ao ataque do pensamento hegemônico e políticas financeira e econômicas neoliberais. As reflexões e tentativas de construir novos argumentos e novas respostas para as complexidades ,diversidades, diferenças e similitudes sobre o trabalho e a vida nas cidades no âmbito local e global, evidenciaram o óbvio : na distribuição de poder e conhecimento a morte pelo vírus comprovou a desigualdade de condições estruturais, da mesma forma vimos reafirmadas as gravidade dos problemas ou soluções de mobilidade, de habitação, de saneamento, de resolução de conflitos e segurança(s) e direitos diante da crise sanitária, do trabalho e civilizatória planetária. Para Pires (2020),o advento da Covid-19 e as transformações na sociabilidade e formas de convivência e trabalho e outras tantas, “potencializaram a reflexão acadêmica em um patamar particular”.

Organizado no âmbito do LAESP/UFF, durante o início da pandemia, o Grupo de Trabalho dedicado a refletir sobre a temática de Economia e Trabalho tomou como ponto de partida analisar e refletir teórica e empiricamente as questões que foram se apresentando e complexificando ao longo dessa temporada sem, contudo, “deixar de estar ciente dos desafios e das dificuldades gerados ao se propor analisar um objeto que se encontra em uma constante e efervescente transformação”.

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

Acompanhamos desde o início da pandemia de 2020 o trabalho dos entregadores e motoboys, mototaxistas e motoristas de carros de aplicativos e ambulantes. Esse olhar se deve principalmente pela observação das dificuldades enfrentadas por esses grupos de trabalhadores a partir da pandemia, que se encontram relacionadas às péssimas condições estruturais e conjunturais do trabalho no Brasil e retroalimentam um vasto universo de formas de sobrevivência nos modos do trabalho precário, hoje denominado entre outras nomenclaturas por suas condições de trabalho uberizado².

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

Destacamos e procuramos mostrar o que acontece com essas categorias em algumas cidades do Brasil, naquelas onde foi possível avaliar de forma muito sensorial e preliminar por meio do Instagram de alguns grupos, e de textos de sites específicos sobre trabalho em plataformas digitais. A proposta é apresentar, também, aspectos sobre as demandas dessa categoria bastante difusa de trabalhadores(as).

Esse trabalho faz parte de um estudo em fase preliminar sobre o conjunto e características das precariedades que marcam o trabalho dos entregadores, motoboys e motoristas por aplicativos de plataformas digitais (ou não) a partir do contexto marcado pela pandemia de COVID-19. Este texto procurou apontar as atuais as dinâmicas criadas junto a sociedade civil organizada(ou não) relativas proteção, reconhecimento, organização e capacidade de negociação de direitos de algumas categorias ou grupos de trabalhadorxs.

Houve ainda uma tentativa de olhar por contraste alguns eventos que aconteceram em Niterói, Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro, partindo de uma indagação: o que há de comum e contrastante com as demandas e solicitações desses trabalhadores (as)? E, principalmente,

² o termo uberização será discutido ao longo do texto, explicitando nosso entendimento semelhante ao de Pochmann entre outros autores e buscando evitar uma generalização e pasteurização equivocada do termo . “[Marcio] Pochmann (2016) refere-se à ‘uberização’ como a emergência de um novo padrão de organização do trabalho – após o fordismo e o toyotismo – caracterizado pela autonomização dos contratos de trabalho e que, dependendo da resistência dos movimentos contestatórios, pode se generalizar.<https://www.academia.org.br/nossa-lingua/nova-palavra/uberizacao> acesso 21072021;

como são, ou quais seriam as respostas mais imediatas obtidas do poder municipal ou de ajuizamento de processos que recebem trabalhadores (as) e entregadores de aplicativos e trabalhadores de aplicativos com automóveis em tantos lugares? Não é nosso objetivo nesse texto arrolar essas respostas apenas refletir sobre os sentidos das movimentações em vias de audição das demandas dos grupos e respostas das instituições legislativas e regulatórias. Temos uma hipótese de que as novas apostas na regulação, e os olhares entrecruzados entre um novo direito do trabalho e ações do judiciário a depender do país parecem não ser a saída.

Manifestação de entregadores, motoboys e mototaxistas em Niterói

No dia 23 de março de 2021 um dos colegas pesquisadores levou a nosso conhecimento que estava acontecendo uma manifestação de entregadores, motoboys e mototaxistas pelo centro de Niterói e outras imediações da cidade. Os cerca de 50 trabalhadores protestaram pelas ruas pilotando seus veículos até a Prefeitura de Niterói quando foram recebidos pelas vereadoras Walkiria e Beny.

Figura 1 – Postagem no Instagram da vereadora Walkiria Nitheroy



Fonte: <https://www.instagram.com/p/CMxo8YDJ5q0/?hl=pt-br> Visto em 20 de abril de 2021

Já pensaram em como seria esse momento difícil de pandemia sem os entregadores, os moto boy e os mototaxistas? Aposto que sim! E nas condições

de trabalho desses profissionais, também já pensaram?

Pois é, tem muita coisa pra ser revista e muita luta por direitos trabalhistas desses profissionais. Por isso, os recebemos hoje em nosso gabinete, após uma manifestação, para tratar de assuntos que às vezes nós, consumidores, nem imaginamos. Já parou pra pensar onde fica a moto do entregador que sobe até o seu apartamento? Ou se a sua rua tem local adequado para a entrega enquanto eles te esperam? E quanto aos mototaxistas, que sequer tem seu espaço de trabalho regulamentado?

Esses são só alguns dos questionamentos sobre o trabalho das categorias que pararam as capitais do país no ano passado, com justas reivindicações. Precisamos regulamentar e proporcionar direitos e melhores condições de trabalho!

Nosso mandato se comprometeu a estar atento e fazer o que for possível para que Niterói seja referência de condições de trabalho para os mototaxistas e os entregadores.

(Postagem no Instagram da Vereadora Walkiria Nitcheroy)

O texto da vereadora que está em sua rede social nos chama a atenção para questões que foram trazidas pelo grupo de manifestantes niteroienses. Uma delas é a dificuldade que os entregadores possuem para encontrar locais em que possam estacionar suas motos, seja nos momentos em que vão entrar nos prédios para entregar ou mesmo quando precisam esperar o pedido ficar pronto no restaurante. Outro ponto importante que foi apresentado por esses trabalhadores está relacionado a atuação da Niterói Presente, programa custeado pela prefeitura a fim de “contribuir com o aumento do policiamento na cidade”³. Segundo os entregadores, as blitzes dos Policiais Militares financiados por esse programa costumam atuar parando, em sua maioria, aqueles que estão pilotando com baú ou bag de entrega em sua moto. Quando são parados, as entregas dos pedidos se atrasam e, por consequência, os aplicativos de delivery punem os entregadores pela demora para entregar ao cliente. Segundo informado pelos entregadores entrevistados, uma das punições mais comuns das plataformas é o bloqueio para entregas por tempo indeterminado. Para reverter essa situação cabe ao entregador entrar em

³ No Programa Niterói Presente os Policiais Militares credenciados para essa função atuam nos bairros de Icaraí, Santa Rosa, Centro, Fonseca, São Francisco, Charitas e Jururuba.

http://www.niteroi.rj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5636:2019-01-07-19-57-34Visto em janeiro de 2020

contato com seus superiores por meio da plataforma, tentando explicar e provando o imprevisto que o fez atrasar na entrega.

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

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

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

municipal durante as blitz. Grifos nossos
<https://www.atribunarij.com.br/manifestacao-dos-entregadores-de-delivery-em-niteroi/23032021/> acesso em 05/04/2021

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

A situação dos trabalhadores de plataforma em aplicativos que observamos em Niterói expõe, num primeiro momento, os riscos inerentes que trabalhadores do setor informal⁴, isto é, não são reconhecidos pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), mas não é só isso. Sobejamente estudada-, a definição da categoria “informalidade” não é algo que é determinado apenas por lei, mas e está relacionada à grupos de trabalhadores que não foram integrados a processos produtivos. Machado da Silva (2002) é um autor que reflete bastante sobre isso, em seus estudos. Ele já apontou que a “informalidade” foi uma categoria cognitiva que surgiu na década de 1960 e que, até os anos 1980, possuiu um papel catalisador importante dentro do meio acadêmico que a representava enquanto um meio de crítica ao modelo neoliberal de economia e suas consequências a realidade brasileira (MACHADO DA SILVA, p.82). Mais importante, devido a sua generalização e uso comum no meio público, entretanto, a categoria perdeu essa substância analítica e começou a ser substituída pelo par “empregabilidade/empreendedorismo”. Essas novas categorias aparecem descarregadas do sentido crítico que a

⁴ no que se refere ao trabalho informal no Brasil, ‘muitos têm trabalhado em empregos inseguros, como mensageiros, faxineiros e motoristas, por um longo tempo antes do advento das plataformas de trabalho digital. Todavia os últimos anos tem testemunhado a erosão adicional da provisão pública de seguridade social, educação, saúde, e direitos trabalhistas, abrindo caminho para o modelo de economia plataformizada algoritmicamente gerenciado do trabalho inseguro cada vez mais generalizado. Howson, K.et al.(<https://fair.work>) ‘Just because you don’t see your boss, doesn’t mean you don’t have a boss’: Covid19 and Gig Worker Strikes across Latin America in Focus IMPACTS OF COVID-19 ON WORK AND THE CHALLENGE FOR UNION jan.2021 <https://ictur.org/pdf/IUR273.pdf> Acesso em 28de julho de 2021 - tradução livre das autoras.

<https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/07/01/entregadores-de-aplicativos-fazem-manifestacoes-pelo-pais.shtml> Acesso em 16 de julho de 2021

noção de “informalidade” teve durante muito tempo. Ao contrário, ela tem esse tom de domesticação para construção de uma cultura do trabalho adaptada ao desemprego, ao risco e à insegurança. Para continuar a refletir sobre isso, destacaremos outras reportagens de protestos de trabalhadores de aplicativo em outras cidades do país.

Manifestações de entregadores, motoboys e mototaxistas em outros lugares do Brasil

Em julho de 2020, quando havia pouco mais de quatro meses dos primeiros casos de COVID-19 no Brasil, aconteceram as primeiras manifestações de entregadores em diversas cidades brasileiras. De acordo com uma reportagem do jornal G1, publicada no primeiro de julho desse ano, nessa mesma data haviam ocorrido protestos no Distrito Federal, Aracaju (SE), Belo Horizonte (MG), Campinas (SP), São Paulo (SP), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Teresina (PI), Maceió (AL), Goiânia (GO), Rio Branco (AC), Belém (PA)⁵. Ainda de acordo a matéria, as pautas de reivindicações abordavam os seguintes itens:

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

Um ano depois das primeiras manifestações, os protestos continuam ocorrendo e algumas reivindicações continuam parecidas. As primeiras conquistas dos trabalhadores ocorreram no âmbito das leis municipais, quando foram aprovadas as primeiras legislações obrigando as empresas de aplicativo a fornecerem EPIs para os entregadores enquanto ocorrer a pandemia de COVID-19. Em Niterói, a lei nº 3517/20 foi aprovada em 3 de julho de 2020, dois dias depois do primeiro protesto nacional da categoria também ocorrido na cidade.

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

⁵ <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/07/01/entregadores-de-aplicativos-fazem-manifestacoes-pelo-pais.ghtml> Acesso em 16 de julho de 2021

“o IFOOD desenvolveu solução que permite a distribuição de kits de proteção individual, compostos de 500 ml de álcool em gel, 4 máscaras reutilizáveis e materiais informativos, para os entregadores que utilizam a sua plataforma sem a necessidade de aglomerações de pessoas⁶.”

Entretanto, apesar de mensagens como essa, em janeiro de 2021 o PROCON do Estado de São Paulo notificou as empresas de serviços de entrega (dentre elas, IFOOD, Loggi, Rappi e UBER EATS) a explicar quais medidas de higiene e preventivas contra COVID-19 estão sendo tomadas. As empresas deveriam explicar quantos materiais de EPI foram fornecidos aos entregadores, quais orientações e treinamentos eles receberão e a quantidade de entregadores de possuem cadastrados.

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

Na última quarta-feira (17/3) cerca de 2 mil motoristas de aplicativos protestaram pelo pagamento de reajustes no valor pago para categoria. No entanto, os condutores, longe de terem alcançado um retorno positivo, relatam o que chamam de “retaliação” de uma das empresas, a Uber. Segundo relatos, ela diminuiu, nesta quinta-feira (18/3), a taxa mínima de viagem de R\$4,45 para R\$ 4,10. O líder do movimento no DF, Manoel Scooby, avalia que a ação pretende desunir a categoria. “Estão afrontando o pessoal da liderança para que os motoristas não tenham união para ir às ruas ou lutar por seus direitos. Querem que os motoristas tenham medo de se manifestar”, disse. Quem percebeu a diferença no valor pago foi Iedo Souza, 29 anos, morador de Águas Lindas. “Quando eu finalizei a viagem eu levei um susto. Fiquei me perguntando que história era essa da gente fazer manifestação e eles baixarem ainda mais os preços. Estamos sendo praticamente escravos”, Iedo conta que compartilhou o print do valor no grupo de motoristas e, ao longo do dia, foram surgindo mais relatos de taxas mínimas abaixo do preço pago até a última quarta-feira (17/3). “Pelo menos até agora, as demais taxas não baixaram, somente essa de preço mínimo por viagem. Mas é difícil de acreditar, até pensei que era um erro do computador, mas realmente a empresa fez isso”, lamenta. Em nota, a Uber explicou que houve uma falha técnica que reduziu o "repasso mínimo das viagens em Brasília para motoristas parceiros de R\$ 4,45 para R\$ 4,10 durante cerca de 36 horas. O problema já foi corrigido, e a Uber já enviou o ressarcimento devido aos motoristas parceiros”.

⁶ <https://institucional.ifood.com.br/nossa-entrega/distribuicao-alcool> Acesso de 10/07/21

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

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

<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/03/4912721-apos-protesto-motoristas-dizem-que-uber-reduziu-valor-da-taxa-minima.html>

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

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

<https://brasil.elpais.com/brasil/2020-06-28/galo-lanca-a-revolucao-dos-entregadores-de-aplicativo-essenciais-na-pandemia-invisiveis-na-vida-real.html> Acesso em 20 de julho de 2021

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

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

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

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

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

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

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

produção e controle da vida, da produção e do mercado, apontam desde décadas atrás disputas relativas ao entendimento do papel da seguridade social e dos direitos dos trabalhadorxs.⁷

Considerações Finais

Entendemos que academicamente, a palavra “uberização” vem retomando alguns usos e sentidos que a noção de informalidade já teve, como foi apontado por Machado da Silva (2002). Como pudemos observar, o contexto que motoboys, mototaxistas e entregadores de aplicativos vivem em Niterói possui aproximações com a realidade de outros trabalhadores dessa categoria no Brasil e parece ter adquirido maior destaque, com as pautas e protestos organizados pelos entregadores de plataforma. Acreditamos, porém que essa realidade não é única e exclusivamente por conta da pandemia de COVID-19 que se instaura desde o ano passado. Em nossas percepções, as semelhanças quanto as limitações em relação ao uso do espaço público e a dificuldade ao acesso a direitos está relacionada com as definições e reflexões que Pires (2017) vem realizando quanto a noção de precariedade. Em seus estudos, observando a ocupação de ambulantes e camelôs, a dimensão de precário criticada pelo autor

⁷ As ações do capital, exigindo a aceleração das políticas regressivas em relação ao trabalho, em um contexto de perda de base social do governo Dilma, precipitaram o golpe de 2016 e intensificaram a destruição de direitos, de que são exemplos as contrarreformas trabalhistas (Temer) e a previdenciária (Bolsonaro), dentre tantas outras medidas destrutivas, utilizando-se sempre da justificativa de “modernização”, que seria capaz de criar “milhares de empregos”, dentre outras imposturas ideológicas. Tudo isso resultou, como sabemos, em um cenário de desproteção social, enfraquecimento da justiça do trabalho e debilitamento dos sindicatos, elementos estes que estão sempre presentes na dogmática neoliberal, com a clara intenção de ampliar a exploração e aniquilar a capacidade de resistência. É em meio a este quadro que avança rapidamente no Brasil (na América Latina e em escala global) a chamada uberização do trabalho, enfeixando práticas profundamente nefastas que estão transformando a paisagem de vida e trabalho. Isto porque se trata efetivamente de uma forma de mascaramento e transfiguração das relações assalariadas, que têm que assumir a aparência de não-trabalho. Expande-se, então, entre outras, a figura mistificada do “empreendedor/a”, “prestador/a de serviços”, que passa a ser o *modus operandi* das grandes corporações plataformizadas, cujo objetivo não é outro senão burlar e fraudar os direitos do trabalho e, desse modo, explorar quase ilimitadamente a força de trabalho sobrando, elevando exponencialmente seus lucros corporativos. É por isso que, em todos os quadrantes do globo, o capital põe todo seu peso buscando impedir que essas formas de trabalho sejam alvo de regulação, mesmo as mais débeis. Nesta nova paisagem, os direitos se desvanecem. Na prática, desenvolve-se uma miríade de modalidades de trabalho intermitente (resultado direto da contrarreforma destrutiva de Temer), em que os trabalhadores/as só recebem pelas horas que trabalham. O tempo que ficam esperando, entre uma chamada e outra, por exemplo, não é contabilizado e, portanto, não é pago. Paralelamente à heterogeneidade e ao mosaico das modalidades de trabalho, o traço persistente é homogêneo: temos cada vez mais precarização.[...] trabalhadores/as se metamorfoseiam em “prestadores de serviços”, em “empreendedores” e, como num passe de mágica, trabalho que transfigura em não-trabalho, passo imprescindível para se burlar a legislação social protetora do trabalho. Marco Santana e Ricardo Antunes-A pandemia da uberização e a revolta dos precários- <https://diplomatique.org.br/a-pandemia-da-uberizacao-e-a-revolta-dos-precarios> 30 de abril de 2021

trata de percepções que relacionam precariedade a modalidades de predestinação com limitações permanentes econômicas e de direitos e de quando essa precariedade está associada aos valores materiais e simbólicos representados por meio das desigualdades jurídicas a qual eles são expostos em sua existência cotidiana expostos em sua existência cotidiana (PIRES, 2019).

A retomada de uma reflexão mais crítica sobre a que a noção de informalidade já possuiu (Machado da Silva, 2002), principalmente, em relação ao modelo neoliberal de economia e suas consequências para a realidade brasileira vem sendo retomada a partir do interesse de estudos e pesquisas empíricas sobre a conjugação de formas anteriores e recentes de superexploração do trabalho e de resistência e mobilização de trabalhadorxs . Entendemos, pois, que as questões levantadas no protesto em Niterói e nas reportagens que destacamos sobre outras localidades do Brasil enfatizam não somente as péssimas condições de trabalho marcadas pelo contexto neoliberal, mas ressaltam o caráter das desigualdades de direitos e interesses que marca a sociedade brasileira. Mais uma vez, vemos que a precariedade vivida pelos trabalhadores brasileiros é pautada pela sensibilidade jurídica de nossa sociedade, cujas regras são aplicadas particularizadamente a diferentes sujeitos por distintas autoridades. Isso significa dizer que os agentes do Estado responsáveis pelo controle do espaço urbano não necessariamente enxergam os entregadores, motoboys e mototaxistas como indivíduos que possuem direitos (Kant de Lima, 2019). Por conta disso, a luta desses trabalhadores se torna cada vez mais necessária, já que é por meio dela que é possível superar o desafio de se construir um espaço público produzido e negociado por todos.

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

normativas e legislativas (levantamento de leis e portarias) estão ainda aquém em todos os sentidos da clareza que as novas categorias possuem sobre si mesmas, suas formas de organização de trabalho e sobre seu próprio ofício.

Referências Bibliográficas

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para trabalhadores. In: KREIN, J. D.; GIMENEZ, D. M.; SANTOS, A. L. Dos. Dimensões críticas da reforma trabalhista no Brasil. Campinas, São Paulo: Editora Curt Nimuendajú, 2018. cap. 3. p. 95-122.

-----Uberização: a era do trabalhador just in time? Estudos avançados. São Paulo, v. 34, n. 98, Abr, 2020.

-----ABÍLIO, Ludmila. et al. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano. Campinas, Edição Especial – Dossiê Covid-19, p. 1-21, jun/2020. Disponível em: <http://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74/>. Acesso em: 20 fev.2021

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

ANTUNES, Ricardo (org.). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, 2020.

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

KANT DE LIMA, Roberto. A polícia da cidade do Rio de Janeiro: seus dilemas e paradoxos. Rio de Janeiro: Lumen Júris, 2019.

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

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

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

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

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