



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA — UnB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS — ICH
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA — GEA

**O AVANÇO DAS NOVAS MOBILIDADES ATRAVÉS DA TECNOLOGIA DOS
APLICATIVOS DE ENTREGAS**

LUCAS CARVALHO SANGLARD
17/0108708

BRASÍLIA — DF
Novembro - 2021

Lucas Carvalho Sanglard

**O AVANÇO DAS NOVAS MOBILIDADES ATRAVÉS DA TECNOLOGIA DOS
APLICATIVOS DE ENTREGAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Departamento de Geografia da Universidade de Brasília
como exigência para a obtenção dos títulos de Bacharel e
Licenciado em Geografia

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho (Orientador)
Universidade de Brasília (UnB)

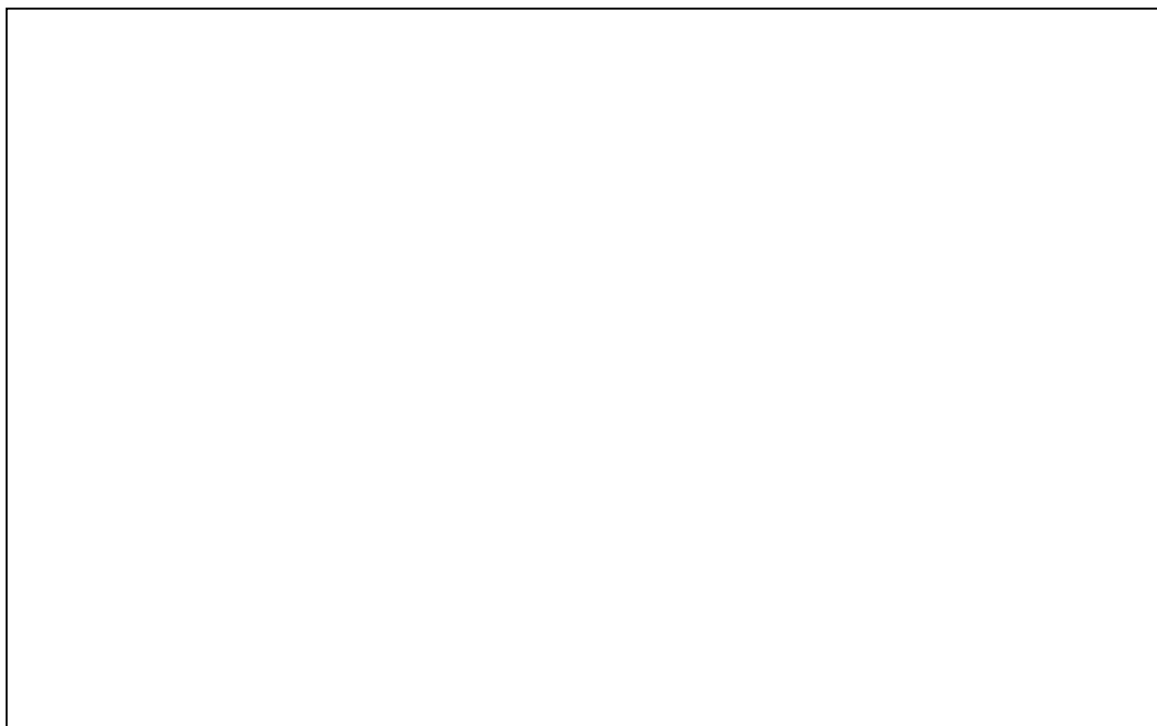
Doutoranda Pollyany Pereira Martins
Universidade de Brasília (UnB)

Mestrando Leandro Ribeiro Mello
Universidade de Brasília (UnB)

Brasília - DF

Novembro - 2021

Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos pelo(a)
autor(a)



Referência Bibliográfica

SANGLARD, Lucas Carvalho. **O avanço das novas mobilidades através dos aplicativos de entrega.** Brasília, 2021, 67 p. Monografia de Graduação (Disciplina Prática e Pesquisa de Campo 2), - Departamento de Geografia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília.

Lucas Carvalho Sanglard

Novembro de 2021.

DEDICATÓRIA

Dedico este projeto a todos os professores que influenciaram na minha trajetória, especialmente meu orientador, professor Fernando Luiz A. Sobrinho, que acompanha minha evolução acadêmica desde o início do curso.

AGRADECIMENTOS

A elaboração desta monografia contou com a participação de diversas pessoas. Agradeço primeiramente a minha mãe, que sempre me apoiou, lutou e sonhava em ter um filho formado, e neste ano, o realizei.

Também agradeço ao apoio constante dos meus amigos. Agradeço pelas conversas e debates inteligentes, que promoveram conteúdo para discussão desta monografia e que foram determinantes para sua conclusão.

Por fim, aos motoboys de Samambaia, classe trabalhadora da qual faço parte, que me ajudaram na execução da pesquisa e me motivaram a correr atrás dos meus objetivos.

RESUMO

As flexibilizações e precarizações provenientes da política adotada pelo governo brasileiro, evocaram o tema das novas mobilidades e seus efeitos são fenômenos que ditam a organização do espaço e ditam o cotidiano da população. Buscando entender as consequências deste processo, esta pesquisa tem por base a apresentação do cotidiano dos motoboys de aplicativos dos Distrito Federal, investigando e qualificando a qualidade de vida dos entregadores com base em diversos autores que investigam o fenômeno da tecnologia e conseqüentemente, sua influência no mercado de trabalho. Há primeiramente, uma contextualização histórica sobre a evolução dos meios de produção e o que alavancou a chamada “Indústria 4.0”, que fomenta o mercado informal em tempos de crise. Foi realizada uma pesquisa de teor qualitativo para confirmar em prática o que é dito por pesquisadores que investigam a área, com base no contexto do aumento na quantidade de motoboys fomentada pela crise sanitária global, a pandemia do Coronavírus. Os resultados observados através da pesquisa confirmam as argumentações apresentadas ao decorrer da pesquisa, onde é observado que a liberdade dada pelos aplicativos, são uma forma de mascarar a falta de direitos e a precarização do trabalho. O discurso vendido pelas multinacionais que dominam o mercado de entrega opção de se ter renda extra, não se mostra verídico, observando que os entregadores possuem alta dependência da renda obtida pelos aplicativos e, portanto, fonte principal de renda. Mesmo com as dificuldades de ser entregador, a amostra coletada apresentou índice de satisfação positiva, mas caso tivessem opção de entrar no mercado formal, ou seja, com carteira assinada, prefeririam exercer outra profissão. Concluindo, é observado que o trabalho realizado por plataformas pode ser regulado pelo Estado, como ocorreu em diversos países que passaram pelo conflito, garantindo o mínimo de seguridade social e qualidade de vida para os quem depende dos aplicativos para sobreviver.

Palavras-chave: tecnologia, novas mobilidades, serviços de entrega, aplicativos.

ABSTRACT

The flexibilization and precariousness resulting from the policy adopted by the Brazilian government evoked the theme of new mobilities and their effects are phenomena that dictate the organization of space and dictate the daily lives of the population. Seeking to understand the consequences of this process, this research is based on the presentation of the daily life of delivery bikers from applications in the Federal District, investigating and qualifying the quality of life of deliverymen based on several authors who investigate the phenomenon of technology and its influence on the job market. First, there is a historical context on the evolution of the means of production and what leveraged the so-called "Industry 4.0", which fosters the informal market in times of crisis. A qualitative research was carried out to confirm in practice what is said by researchers investigating the area, based on the context of the increase in the number of delivery bikers fostered by the global health crisis, the coronavirus pandemic. The results observed through the research confirm the arguments of the authors, who observe that this freedom given by the applications is a way to mask the lack of rights and the precariousness of work. The discourse sold by multinationals corporations that dominate the delivery market, the option of having extra income, does not prove to be true, noting that couriers have a high dependence on the income obtained by the applications and, therefore, the main source of income. Even with the difficulties of being a delivery person, the collected sample showed a positive satisfaction rate, but if they had the option of entering the formal market, that is, with a formal contract, they would prefer to exercise another profession. In conclusion, it is observed that the work carried out by platforms can be regulated by the State, as happened in several countries that went through the conflict, guaranteeing a minimum of social security and quality of life for those who depend on applications to survive.

Keywords: tecnologia, new mobilities, delivery service, applications.

LISTA DE SIGLAS

- **CLT**: Consolidação das Leis Trabalhistas
 - **TICs**: Tecnologias de Informação e Comunicação
 - **RA(s)**: Região Administrativa
 - **GEIPOT**: Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
-

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Interface de dinâmicas da Uber Eats.....	51
Figura 2 – Interface de dinâmicas da Uber Eats.....	52
Figura 3 - Passeata dos entregadores em Brasília, 1 de julho.....	55
Figura 4 - Paralisação dos entregadores em Brasília, 25 de julho.....	55

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Meios de transportes utilizados para ir ao trabalho no DF.....	24
Gráfico 2 – Evolução da população do DF.....	34
Gráfico 3 – Quantidade de automóveis no DF.....	35
Gráfico 4 – Índice de desemprego no Brasil.....	39
Gráfico 5 - Faixa etária da amostra.....	56
Gráfico 6 - RA de residência dos entregadores.....	57
Gráfico 7 – Região Administrativa onde realiza entregas.....	58
Gráfico 8 - Tempo na profissão de entregador.....	59
Gráfico 9 – Satisfação com a profissão de entregador.....	59
Gráfico 10 - Dependência na renda gerada pelo aplicativo.....	60
Gráfico 11 – Renda gerada mantém a qualidade de vida e supre necessidades pessoais.....	61
Gráfico 12 - Crença na ascensão social promovida pelo trabalho realizados através de aplicativos.....	61
Gráfico 13 – Interesse em trabalhar no mercado formal via CLT.....	62

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Comparação do transporte metroviário entre cidades.....	23
Tabela 2 – Valor da cesta básica em Brasília.....	41
Tabela 3 – Sexo dos entregadores da amostra.....	56
Tabela 4 – Duração da jornada diária de trabalho.....	58
Tabela 5 – Satisfação com as regras importas pelos aplicativos.....	60

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Fluxo de motoboys no Distrito Federal.....	53
--	----

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. OBJETIVOS	11
3. JUSTIFICATIVA	12
4. HIPOTESES	13
5. METODOLOGIA.....	13
6. Seção 1: As novas mobilidades e a evolução dos meios técnicos.....	15
6.1. As novas mobilidades, meio técnico e sistemas produtivos.....	15
6.2. A compressão do espaço-tempo.....	19
6.3. Mobilidades em países subdesenvolvidos	23
6.4. A plataformização do trabalho.....	27
7. Seção 2: Brasília e a emergência das novas mobilidades	32
7.1. Brasília: o contraste da cidade “planejada” que privilegia e o transporte individual	32
7.2. A crise da pandemia e o desemprego.....	38
7.3. Relações de trabalho e Uberização	42
8. Seção 3: A Uberização da economia na perspectiva dos trabalhadores do setor	47
8.1. A impossível regulamentação das relações de trabalho dos trabalhadores de aplicativos	47
8.2. Os aplicativos de delivery no Distrito Federal: os seus usos e a massa de “colaboradores”.....	50
8.3. As possibilidades e as realidades enfrentadas pelos trabalhadores de aplicativos	56
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS	62
10. REFERÊNCIAS BIBLIGRÁFICAS.....	64

1. INTRODUÇÃO

O Brasil possui hoje um dos maiores índices de desemprego já registrados, Brasília, a capital federal, registra no primeiro trimestre de 2020 uma taxa de desocupação de 13,6%, de acordo com o PNAD Continua, desenvolvida pelo IBGE, devido a crises políticas dos últimos anos e atualmente pelo cenário pandêmico ocasionado pelo vírus SARS-CoV-2, popularmente conhecida como Coronavírus e desta forma, iniciou-se um processo calamitoso, os brasileiros não buscam uma melhor qualidade de vida, mas sim, a sobrevivência.

Com as demissões ocorridas no ano de 2020, os pedidos de seguro-desemprego duplicaram de janeiro a maio de 2020 (IBGE, 2021). O setor que ainda está em ascensão é o da informalidade, é visível o aumento de camelôs, feirantes nas ruas das metrópoles, bem como os entregadores, os *motoboys* e *bikeboys* de aplicativos. A pesquisa põe em evidência os motoboys no contexto de flexibilização de leis trabalhistas e precarizações. A geração de renda através destes aplicativos tornou-se essencial para garantia de sobrevivência de destas pessoas e durante este período de crise sanitária e econômica, é observado o papel fundamental do entregador para a manutenção da quarentena, evitando a circulação de pessoas na cidade. Desta forma, há de se responder uma questão: a profissão de entregador via plataformas digitais fornece meios de garantir a ascensão social de quem trabalha? Os sistemas utilizados para gestão do entregador trazem a liberdade em que possuem em seu discurso? A renda gerada garante a subsistência e qualidade de vida?

Duas das principais empresas que atuam em território possuem gigantesco contingente de trabalhadores, a Uber¹, uma das pioneiras fornecedoras deste tipo de serviço, conta com 1 milhão de colaboradores, já o iFood, sua principal concorrente, neste cenário de quarentena, registrou no mês de março 175 mil novas inscrições de parceiros, de acordo com o portal Reuters (2020), estas são pessoas que procuram novas opções de gerar renda, e assim adentram na informalidade, não possuindo carteira de trabalho assinada, previdência social e demais benefícios.

Cabe validar neste projeto se é benéfico ao trabalhador se manter como entregador, será apresentado o resultado do questionário entregue aos motoboys do

¹ A Uber é uma empresa idealizada em 2009 e presente em território nacional desde 2014. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/o-que-e-uber/>. Acesso em: 17 de nov. 2021.

Distrito Federal que expuseram suas respectivas opiniões quanto os aplicativos, suas regras, a renda gerada e oportunidade de ascender socialmente através destas plataformas, com base em bibliografias de autores que trabalham com o tema dos aplicativos de entregas e o aumento da informalidade através da tecnologia.

A presente monografia é dividida em três seções, a primeira seção trata-se de uma contextualização geral do tema, apresenta as evoluções dos sistemas produtivos e meios técnicos, bem como a percepção de tempo entre motoboys e clientes/restaurantes, relacionadas com o sistema produtivo vigente, uberiza o trabalho e define as funções de cada ator na realização de uma entrega, estes são os sistemas coercitivos presentes nos aplicativos, em seguida da mobilidade em países subdesenvolvidos, dificultada pela falta de políticas de acesso tanto a renda, para mobilidade social, quanto para acesso à meios de transporte eficientes, para mobilidade urbana.

A segunda seção foca o estudo no Distrito Federal, apresentando seu respectivo cotidiano de trânsito e seus respectivos problemas no planejamento e gestão, também, exibirá o relato do que houve durante a pandemia do Coronavírus, a importância do motoboy para manutenção da quarentena, juntamente da caracterização e análise das relações de trabalho que se tornaram cada vez mais “uberizadas”.

A última seção trata de expor o cotidiano dos motoboys do Distrito Federal. Nesta seção serão apresentadas discussões sobre o cotidiano do motoboy brasileiro, as razões para realização de greves contra aplicativos e o papel do Estado como mediador entre o bem comum e o bem privado, sobre as respostas obtidas através do questionário enviado em grupos de Whatsapp de motoboys, que diferentemente de apontamentos sobre a alienação do trabalho, demonstraram ciência da situação em que vivem e desejam melhores oportunidades.

2. OBJETIVOS

Analisar e descrever a influência das novas tecnologias na questão de mobilidade urbana e social dos entregadores de comida no Distrito Federal, as novas relações trabalhistas e o cotidiano dos motoboys.

Objetivo geral

- Identificar os impactos da plataformização do trabalho nas mobilidades urbana e social.

Objetivos específicos

- Destacar o avanço da informalidade e a flexibilização trabalhista proveniente das tecnologias de informação e comunicação.
- Identificar os sistemas coercitivos utilizados pelos aplicativos que influenciam os entregadores a trabalhar em determinadas regiões e horários.
- Identificar o discurso pertencente às grandes multinacionais provedores dos aplicativos de serviço de entrega.

3. JUSTIFICATIVA

As transformações no âmbito social promovidas pelo atual desenvolvimento tecnológico relevam diversas barbáries contra o trabalhador, a falta de direitos, o trabalho exaustivo e precário proveniente do capitalismo tecnológico atualmente agravado pela crise. As demissões em massa ocasionadas pela crise sanitária global Coronavírus, fizeram com que os pedidos de seguro-desemprego duplicassem de janeiro a maio de 2020. Deste modo, o setor que ainda está em ascensão é o da informalidade, é visível o aumento de camelôs, feirantes nas ruas das metrópoles, e agora, mais recentemente, o aumento dos entregadores que utilizam suas bicicletas e motocicletas para gerar renda.

Neste contexto, cabe o questionamento se esse subemprego realmente é rentável e garantidor de qualidade de vida aos que trabalham nestes aplicativos e se a informalização é favorável ao trabalhador exercer a profissão de *motoboy* autônomo. Há de se verificar se o discurso de renda extra e nas horas vagas aos colaboradores e a liberdade de exercer a profissão quando e onde desejar é autêntico.

Com a ascensão deste tipo de trabalho, há a necessidade de realização de estudos nesta área. Toda a reestruturação que a plataformização do trabalho traz consigo, impõe mudanças nefastas no âmbito do trabalho. Este estudo em questão, faz parte da geografia do trabalho, uma subdivisão da geografia humana que realiza estudos envolvendo a interação do trabalho e o território, que cria, transforma e metamorfiza a natureza, transformando-a em objetos produtivos e/ou econômicos.

Não apenas para a ciência geográfica, o presente estudo revela as deficiências no trabalho realizado através dos aplicativos de entrega. Para os entregadores, o conhecimento sobre a gestão dos aplicativos, entendendo melhor o meio em que vivem, já que este estudo trás consigo uma série de problematizações acerca do exercício da profissão e seus respectivos representantes, assim, fomentando a reflexão crítica e possibilite que mudanças positivas ocorram para estes trabalhadores.

4. HIPOTESES

As condições e adversidades presentes no trabalho diário do entregador como: a longa jornada de trabalho e a manutenção básica de equipamentos utilizados para realização do trabalho nos aplicativos de entrega, torna esta forma de geração de renda através de um subemprego. Os entregadores recebem ganhos que não condizem com o que realmente deveriam ser os seus rendimentos reais, o trabalhador torna-se dependente do trabalho informalizado proveniente das plataformas digitais.

5. METODOLOGIA

Buscando identificar a influência das novas tecnologias em prol do novo paradigma da mobilidade social e urbana, esta pesquisa consistirá em parte em uma pesquisa bibliográfica, será identificado os novos fenômenos de mobilidade, juntamente dos fatos sobre a flexibilização trabalhista e falta de direitos, provenientes de políticas neoliberais. Portanto, este trabalho de conclusão de curso em parte, terá um procedimento exclusivamente teórico, onde será concebida uma revisão geral da literatura e teorias já publicadas e analisadas por meios escritos e eletrônicos, que nortearão este trabalho científico.

Não há artigos que apresentem dados reais sobre o serviço de entregas e as empresas atuantes no ramo *delivery* não fornecem dados gerais sobre seu funcionamento, deste modo, não há dados sobre a quantidade de pedidos realizados por dia, bem como quantitativo de colaboradores presente nos aplicativos.

Deste modo, a pesquisa apresentará dados qualitativos referentes ao questionário e entrevista realizada com motoboys que realizam entregas via aplicativo na região do Distrito Federal.

O questionário ficou disponível para o público entre os dias 10 a 20 de outubro 2021, e foi constituído em duas partes, a primeira, elaborada com perguntas gerais, que foram utilizados para caracterizar a amostra. Verificando a carga horária, o deslocamento para os centros, a carga horária de trabalho com o objetivo de conhecer o perfil do entrevistado em relação a qualidade de vida no exercício da profissão de motoboy de aplicativo, se há garantia de geração de renda suficiente para suprir suas respectivas necessidades, ou até mesmo, realizando a mobilidade de cases, ou seja, a ascensão social.

A segunda parte focou em verificar as condições de trabalho no período da pandemia, a opinião sobre as regras impostas aos entregadores de aplicativos e o interesse do entrevistado em mudar para o mercado formal.

6. Seção 1: As novas mobilidades e a evolução dos meios técnicos

6.1. As novas mobilidades, meio técnico e sistemas produtivos

A mobilidade é um dos fenômenos que ditam a organização do espaço em diversas formas e escalas, cada espaço possui uma dinâmica própria e ao mesmo tempo uma dinâmica global. Porém a ciência de forma geral, encara a mobilidade como um fenômeno estático, analisando-a com os mesmos métodos, sem levar em conta a evolução da sociedade e dos instrumentos que proporcionam a mobilidade.

O próprio conceito de mobilidade evoluiu, deixou de ser apenas o movimento físico, um novo paradigma está sendo consolidado atualmente. Sheller e Urry (2003) são os pioneiros no estudo das novas mobilidades. Em seu artigo “*O novo paradigma da mobilidade*” publicado no jornal científico *Environment and Planning*, é dito que atualmente ocorre a “virada da mobilidade”.

A mobilidade hoje passa a ser um conceito mais amplo, porém, com o advento da tecnologia, a mobilidade de ideias, a transferência de renda, mercadorias, culturas, doenças como a própria COVID-19, a conexão entre países via ciberespaço (SMS, internet), viajar virtualmente, escrever cartas, até uma conversa imaginária sobre estar em algum lugar do mundo, passa a ser mobilidade. (M. Sheller; J. Urry, 2006, p.212).

Segundo Sheller e Urry (2006) ao pensarmos o mundo através das lentes da mobilidade, identificamos uma série de sistemas lógicos que capacitam a circulação cada dia mais intensa de pessoas, informação e mercadorias, o que faz com que as relações sociais na contemporaneidade possam ser pensadas a partir das capacidades de mobilidade e das possibilidades de imobilidade dos indivíduos.

Para refletir sobre as novas mobilidades como fato complexo e pertencente a realidade, é fato, que há um paralelo entre a evolução das mobilidades e a evolução dos meios técnicos.

A evolução dos conceitos de mobilidade e a periodização do meio geográfico descrita por Santos (1998) se dá de forma concomitante. Os meios técnicos evoluíram através da técnica empregada pelos humanos no meio em que vivem, juntamente da mobilidade cada vez mais eficiente.

É por demais sabido que a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço. Essa forma de ver a técnica não é, todavia, completamente explorada (SANTOS, 1998, p. 29)

O meio mais primitivo e o meio natural, é o “tempo do homem mais amigo da natureza” (SANTOS, 1998, p.5). Nesta época, o homem acolhia o que lhe era indispensável para sua sobrevivência, realizava usos que não possuíam grande impacto, a natureza era dominante, ou seja, determinante nas relações e se tornava fator que limitava o progresso humano, de forma aos humanos, adaptarem-se a natureza, eram os tempos dos nômades e de agriculturas rotativas e sazonais, de forma a “conservar” a natureza para assim reutiliza-la. Todas técnicas empregadas eram como “dádivas naturais”, já que proviam do meio natural e a mobilidade nesta periodização se dava de forma ineficiente, o transporte se dava através da força animal através de carruagens e localização com base em estrelas e objetos naturais presentes.

O meio técnico se deu à princípio, através da Revolução Industrial ocorrida no século XVIII, é nesta época que ocorre o advento do espaço mecanizado, é nesta época que o homem começa a enfrentar a natureza conforme descrito por Santos (2005). As maiores transformações nas relações de trabalho e tempo são consequências da sobreposição do tempo citada pelo autor, “*Os tempos sociais tendem a se sobrepor e contrapor aos tempos naturais*” (SANTOS, 2005, p.158), as relações comerciais e a maior dependência entre regiões destacam-se, porém, não de forma generalizada em todo globo terrestre, a introdução das estradas de ferro e máquinas à vapor se deu de forma mais evidente em regiões da Europa, portanto, de forma fragmentada e excludente, bem como seus resultados, era um fato alocado em uma determinada região onde só usufruía de suas benesses de mobilidade, os locais.

O meio técnico científico informacional é o período que se inicia após a segunda grande guerra e no Brasil o maior avanço se deu na Era Vargas, entre os anos de 1930 a 1950. Conforme descrito por Santos (1998), este período é marcado pela inseparabilidade da ciência e da técnica, toda base produtiva contemporânea se dá em base tecnológica, a produção de alimentos, casas, veículos, preparação de áreas rurais, a construção e etc. A natureza deixa de ser determinante nos processos

evolutivos humanos, o meio artificial sobrepõe o natural e a informação é fundamental em todas relações sociais, políticas e culturais de forma globalizada.

Exemplificando o meio técnico pautado num mercado global e a evolução dos sistemas produtivos, foram utilizadas diversas estratégias e meios de gestão organização e controle do trabalho ao longo dos anos. No fim do século XIX, Frederick Winslow Taylor, instituiu o que ele chamava de “gerencia científica” uma maneira de aplicar métodos científicos nos meios de produção.

Assim, de forma breve, Taylor, utilizava empiria para atentar-se a padrões que levassem a otimização do tempo de produção, tornando-a mais eficiente. Sua principal ideia é: o trabalhador realizar uma única tarefa, é de fato, o modo que mais fragmentava o trabalho, diminuindo o deslocamento dos trabalhadores nas indústrias, bem como a realização de tarefas supérfluas, onde haveria uma alta subordinação aos gerentes que amenizariam o ócio do trabalhador. A remuneração era dada através do desempenho do trabalhador, estabelecida segundo a produtividade de cada indivíduo, conforme descrito por Ribeiro (2015).

Outra forma de organização bastante conhecida é a Fordista, criada por Henry Ford em 1908, conforme Ribeiro (2015), de forma geral, mantinha os mecanismos de produção do sistema Taylorista, entretanto, adicionava uma esteira rolante que estabelecia um trabalho mais dinâmico, onde o trabalhador ficava parado enquanto as esteiras traziam as peças e objetos.

Ford complementava as ideias expostas por Taylor nos princípios gerais de administração, ao conceber a noção de produção de massa e linha de produção. Para operacionalizar a produção em massa e, conseqüentemente, o consumo em massa, iniciou a introdução de novas formas de ordenar a produção de seus carros. Essas mudanças passavam pela especialização funcional de cada um dos trabalhadores da fábrica; desde os setores de gerência ao chão da fábrica, cada qual agora desempenharia uma tarefa que requer um número significativamente menor de habilidades. (CARVALHO, A. S. 2017, p. 35).

Cada funcionário era responsável por uma etapa, limitando sua atuação na indústria em pequenas tarefas, mas que trazia produtividade em grande escala, pois padronizava os produtos e utilizava as linhas de montagem, que tornava o produto final mais barato e conseqüentemente, acessível ao consumidor.

Em 1962, outro sistema de organização é criado pelo engenheiro chefe Taiichii Ohno, denominado Toyotismo, de acordo com Ribeiro (2015), esse sistema partia do

princípio da produção com base em demandas do mercado, não possuindo grandes estoques. A interação entre Toyoda e Taiichii² visou reduzir o desperdício de tempo, matérias e pessoas na unidade produtiva, reformulando o antigo sistema Fordista (CARVALHO, A. S. 2017), desta forma, diferente do sistema Fordista, a produção é diversificada e eliminava o desperdício, os trabalhadores trabalhavam de forma conjunta, em equipe, para obter o aperfeiçoamento contínuo e conseguir produtos de ótima qualidade.

Essas reformas buscavam reduzir pessoal, os problemas de estocagem e de montagem dos veículos, uma verdadeira “fordização” à japonesa que buscava alcançar em poucos anos um nivelamento com a indústria automobilística americana e conseguiu sua superação em poucas décadas. (CARVALHO, A. S. 2017, p.37).

Atualmente, com o advento da tecnologia e das modernizações ocorridas mundialmente, o sistema de produção atual é digital e autônomo através da robotização que as indústrias adquiriram. Atualmente, a maioria dos serviços digitais contam com AI's (Inteligências Artificiais) e diversas automações para manutenção e controle de diversos serviços.

Essa forma o que chamamos de indústria 4.0 (ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020, p.59). Essa tecnologia transformou as relações trabalhistas já frágeis dos entregadores de comida e atualmente o tema da flexibilização do trabalho através da tecnologia é hoje amplamente debatido, sendo alvo de diversas críticas. Antunes (2020) discorre sobre a flexibilização trabalhista, a informalidade individualizada e invisibilizada, as novas relações de assalariamento e exploração do trabalho atuais, formas de geração de renda provenientes de empresas globais, derrubando anos de luta para melhoria dos direitos trabalhistas de todo o mundo.

É o exemplo da Uber, trabalhadores arcam com custos e despesas das manutenções de seus automóveis e instrumentos de trabalho, alimentação, limpeza, enquanto o aplicativo se apropria do lucro gerado pelo trabalhador. (ANTUNES, R. 2020, p.9).

Enfim, hoje é visto a ampliação do trabalho precário através escravidão digital, o advento da tecnologia substituiu a maioria das atividades tradicionais, hoje a

² O Toyotismo foi criado pelos os engenheiros Shingeo Shingo, Taiichi Ohno e Eiji Toyoda desenvolveram um modelo produtivo que visava encontrar formas de fabricação de produtos com os menores custos possíveis. (CARVALHO, A. S. 2017).

inteligência artificial, o uso de algoritmos, a “internet das coisas”, controla e persuade a classe trabalhadora de baixa renda.

Essa evolução dos meios técnicos e dos sistemas produtivos que levaram a diversas problemáticas sociais e políticas contemporâneas, são as transformações no âmbito social promovidas pelo atual desenvolvimento tecnológico relevam diversas barbáries contra o trabalhador, a falta de direitos, o trabalho exaustivo e precário proveniente da Indústria 4.0, o atual sistema produtivo vigente é por ela também mascarada como liberdade e uso de tecnologias de ponta que deveriam, em tese, melhorar a qualidade de vida dos trabalhadores.

6.2. A compressão do espaço-tempo

De acordo com Harvey (2008) as categorias básicas: espaço e tempo, sempre estiveram presentes na existência da humanidade. Os primeiros registros de tempo e domínio do espaço se dão desde as primeiras civilizações, entretanto, mesmo que o tempo seja igual para todos, a percepção que se tem é diferente a depender de cada experiência vivenciada pelos indivíduos.

De início, vale ressaltar que a busca pelo controle do tempo e do espaço é o que garante o lucro. De acordo com Harvey (2008) os medidores de tempo e mapas preciosos há muito tempo valem seu peso em ouro, quem controla o tempo e o espaço garante riqueza e poder, iniciando um ciclo: quem possui dinheiro domina o tempo de outras pessoas.

As evoluções das técnicas e da tecnologia trouxeram consigo uma experiência nova nas relações sociais dos tempos atuais. Fato identificado por Innis (1950) onde o autor identifica que o desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação tiveram papel determinante na evolução histórica, é pela tecnologia que as civilizações se expandem e estabelecem relações. Paul Virilio (2000) e Castells (2010) *citado* Santos e Azevedo (2019) também identificam as tecnologias como indutoras de velocidade, que alteram nossa percepção de tempo e espaço.

Para Virilio (2000) citado por Santos e Azevedo (2019), a criação da máquina a vapor foi o estopim para a revolução do espaço-tempo, essa revolução proporcionou

mudanças nas vidas de cada indivíduo, todo cotidiano é pautado em velocidade e as demandas da população pautadas no tempo.

As relações humanas contemporâneas são pautadas no imediatismo e na instantaneidade Virilio (2000), as ações que seriam realizadas em um tempo histórico e um determinado espaço geográfico, hoje, se traduzem em capacidade de deslocamento para qualquer lugar do globo.

É neste sentido que o espaço-relativo e relacional, conceitos elaborados por Harvey (2008) ganha mais dinamicidade. Estes espaços é o da relação entre objetos, havendo uma relação de dependência entre eles, bem como também, do ponto de vista de quem observa tais objetos. O ciberespaço não possui limites de tempo e espaço e, portanto, possuem capacidade de reorganização constante Castells (2010).

Essas mudanças nos meios de comunicação e transporte fomentaram a globalização, de forma que este processo proporciona a “superação” das distâncias entre os países do globo, transformando todas as relações econômicas, políticas e sociais, atribuem-se às tecnologias o papel fundamental nas percepções de tempo e espaço que são vividas e percebidas. Santos e Azevedo (2019).

O fato da globalização se dá a partir das primeiras navegações e seu crescimento não foi espontâneo, como já visto, há uma evolução que levou a sociedade locomover-se de carruagens, trens e barcos à vapor para jatos e aviões atualmente. O uso de tecnologias provenientes do meio técnico científico informacional como o uso da internet, satélites, transporte rodoviário e aéreo de alta velocidade, uso de smartphones, permitiram a percepção da compressão do espaço tempo. É visto que, pessoas de décadas passadas tinham a percepção de viagens serem mais duradouras, a comunicação era mais lenta, feita via cartas enviadas a cavalo, diferente dos dias atuais, com a globalização.

Tal mudança ocorreu pela facilidade de se transportar por todo o globo, bem como se comunicar instantaneamente com qualquer pessoa de qualquer lugar do globo. Hoje, devido à pandemia mundial ocasionada pelo vírus SARS-CoV-2, popularmente chamada de Coronavírus, as reuniões empresárias realizadas de forma remota, o aumento do número de estudantes realizando o ensino a distância, evidenciaram a grande autonomia que os meios de comunicação ofereceram para a sociedade, tornou-a mais dinâmica e menos estática, e portanto, é com essas

tecnologias que se torna possível a sensação de encurtamento do espaço geográfico, “a experiência do espaço depende, em grande parte, do tempo necessário para percorrer” (Rosa, 2013).

Seguindo o raciocínio, é apenas sensitivo porque o que houve na realidade, é uma mudança no parâmetro “tempo” das relações, os processos atualmente se dão de forma mais rápida ou até instantânea e assim, o indivíduo que participa de determinado processo pode perceber que está próximo de pessoas que estão geograficamente distantes através do uso de tais tecnologias, conformem descrevem Santos e Azevedo (2019).

Portanto, o encurtamento das distâncias não é real, as distâncias continuam as mesmas, a velocidade dos processos que mudou e a cada dia que se passa, o mundo passa a ser mais veloz.

Sharma (2014) citado Santos e Azevedo (2019), diz que a ideia destes “teóricos da velocidade” é simplista, não reflete a realidade da maioria da população, cada realidade local tem seu ritmo e, portanto, a mobilidade física, cibernética (informacional) depende de maneira geral pela posição ocupada pelos indivíduos na estrutura de poder. Sharma (2014) torna a dizer que não é a velocidade que produz desigualdade, mas sim, seu poder normalizador, onde há valorização do tempo de alguns indivíduos em detrimento do tempo de outros, segregando quem vivencia o tempo de forma diferente. Concordando com a ideia de Milton Santos onde, “O baixo poder aquisitivo da maioria das populações periféricas é, pois, responsável pela relativa imobilidade de uma grande parcela da população” (SANTOS, 1990, p.89).

Uma problemática proveniente desse processo é que o acesso as técnicas, como cursos e as tecnologias como os aparelhos que possibilitem a sensação de encurtamento, é segregador e excludente, como já dito. Apenas as pessoas com grande poder aquisitivo conseguem usufruir da tecnologia de ponta, e assim, a sensação de duração de viagens por exemplo, se dá de maneira muito mais rápida para quem consegue viajar de avião do que pessoas que viajam de ônibus.

Este fato também ocorre nos aplicativos de entrega, o cliente que realiza o pedido nas plataformas digitais possui a sensação de diminuição do espaço-tempo, já que de casa, consegue comunicar-se com restaurantes parceiros. O entregador, ao receber o chamado de entrega, deve esperar a preparação do pedido, realizar a

entrega com agilidade e geralmente retorna à porta destes centros comerciais em busca de novos chamados de entregas. Portanto, a sensação de tempo-espaço é comprimida para quem não vivencia todo o processo de produção/entrega do pedido, o entregador, portanto, por fazer parte de todo processo, possui a sensação de maior tempo gasto.

Entretanto, devido à complexidade da realidade, ainda há discordâncias com a relação mobilidade – poder aquisitivo, de acordo com Sanglard (2020), a mobilidade urbana (física) é realizada por entregadores, hoje, compras são realizadas via internet e assim, a (i)mobilidade, passa a ser um privilégio de pessoas com maior poder aquisitivo.

A imobilidade hoje passa a ser um privilégio dos ricos, com os novos meios de comunicação, qualquer tipo de produto pode ser entregue em casa, não apenas os alimentícios e toda logística é feita por entregadores de diferentes formas. (SANGLARD, 2020, p.10).

Portanto, pessoas mais carentes, deslocam-se mais nas cidades, elas necessitam de transporte público, geralmente trabalham longe de suas residências. A mobilidade física, é realizada por todos, claro, pessoas com alta renda possuem maiores opções de lazer, transporte e podem locomover-se mais, entretanto, a mobilidade digital, no ciberespaço, é contemplada por poucos, o ciberespaço torna-se excludente primeiro pela capacidade técnica de quem irá usufruir e pelos custos elevados para adquirir aparelhos tecnológicos.

Em suma, a complexidade da mobilidade contemporânea é marcada por uma grande discussão, a mobilidade que era exercida apenas por pessoas de alta renda realizada no século XX atualmente é menor através do advento tecnológico, a plataforma digital, entretanto, são ainda os que possuem mais meios de se locomoverem em busca de lazer, viagens e etc. A população de baixa renda, que é o caso dos entregadores de aplicativos, deslocam-se todos os dias em toda região onde há disponibilidade de serviço oferecido pelas plataformas de delivery em busca de maiores ganhos.

6.3. Mobilidades em países subdesenvolvidos

De acordo com Fagnani (2017) a experiência internacional de países desenvolvidos baseia-se numa linha metroviária como espinha dorsal de um sistema complexo de circulação. O transporte público e coletivo é núcleo das políticas de mobilidade urbana e primeira opção utilizada pelas pessoas.

A exemplo de países desenvolvidos, de acordo com Fagnani (2017), é observado que Tóquio possui o sistema de mobilidade mais complexo e completo do mundo, conta com 224 estações e 13 linhas que totalizam 286km de extensão. Em segundo, Nova York, possui 369km de extensão com 468 estações e 24 linhas. Londres começou a operar no ano de 1863, conta com 268 estações e cerca de 400km de extensão. A tabela 1 abaixo, evidência as principais diferenças entre a malha metroviária entre cidades de países desenvolvidos e o Brasil.

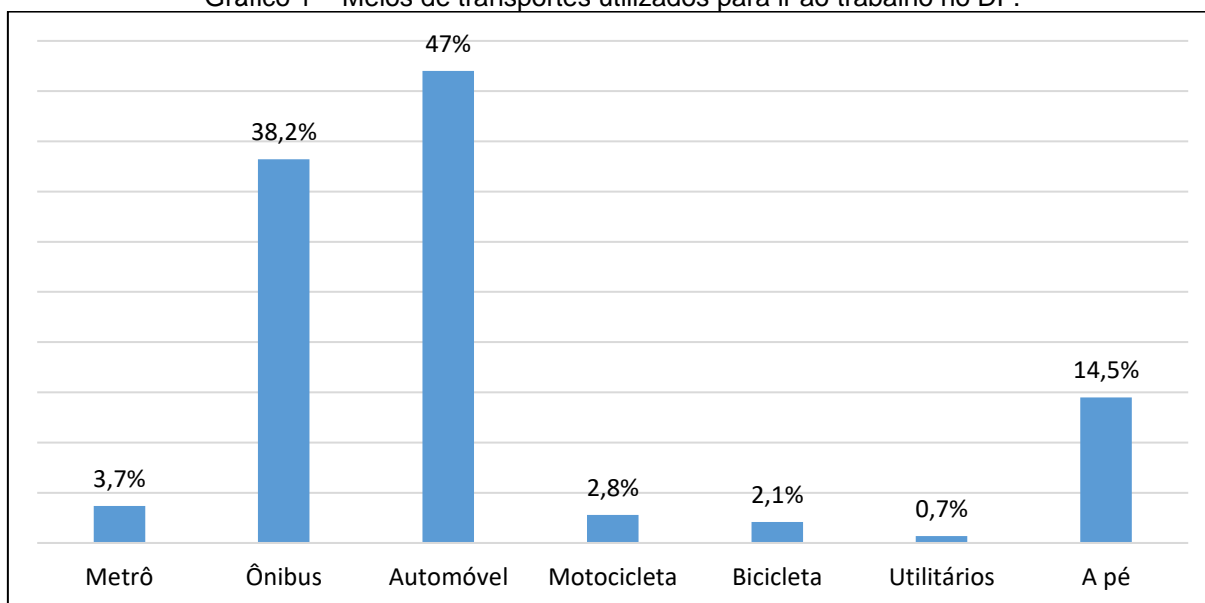
Tabela 1 – Comparação do transporte metroviário entre cidades.

	Extensão (Km)	Estações	Linhas
Tóquio	286	224	13
Nova York	369	468	24
Londres	400	268	16
São Paulo	101	89	6
Brasília	42	24	2

Fonte: Fagnani (2017). Elaborado pelo autor.

Diferente dos países desenvolvidos, o Brasil teve sua industrialização e urbanização tardia, diferentemente dos países de primeiro mundo, o Brasil tem seu modelo de circulação rodoviário como espinha dorsal da mobilidade urbana.

Gráfico 1 – Meios de transportes utilizados para ir ao trabalho no DF.



Fonte: Atlas do DF. Elaborado pelo autor (2021).

Através do gráfico 1 exposto acima, observa-se a predominância do modelo rodoviário, o predomínio dos modais: ônibus e automóvel particular, revela a influência de políticas de mobilidade urbana em fortalecer o mercado automobilístico, sem atender-se exemplos de países de primeiro mundo. O metrô, base fundamental para deslocamentos eficientes e rápidos, não é muito utilizado pelos habitantes do Distrito Federal, primeiramente pelo fato de sua própria localização, que atende apenas seis Regiões Administrativas e também pelo fato que, ao utilizar o metrô, muitos usuários deverão pegar novas conduções para chegarem aos seus destinos.

O metrô de São Paulo começou a ser construído no final da década de 1960, é composta por 69 estações e possui 101km de extensão. O metrô de Brasília começou a ser construído em 1991, é composta por 24 estações e possui 42km de extensão.

De acordo com Fagnani (2017), numa ampla amostra de cidades, São Paulo e Rio de Janeiro figuram entre os 10 piores sistemas de circulação urbana. Há respectivamente 278 e 266 mil habitantes por km/linha. Em outras localidades como Cidade do México, Santiago, o número é inferior a 50 mil habitantes por km/linha.

Ainda na contramão de países desenvolvidos, o Brasil optou pela privatização de linhas metroviárias, onde os empresários tiram vantagem das tarifas caras e qualidade péssima do transporte coletivo.

A raiz do problema está ligada na formação econômica brasileira, de acordo com Fagnani (2017) a curta experiência democrática (menos de 50 anos de

democracia). O problema é estrutural, a ação tardia dificultou as ações do Estado em evoluir os meios de transporte de acordo com o adensamento populacional forte ocorrido nos últimos 60 anos.

Elucidando o debate sobre a mobilidade dos países subdesenvolvidos, é necessário falar sobre a urbanização brasileira. Santos diz que a urbanização brasileira se torna generalizada a partir do século XX, havendo distinção notável da população rural e urbana.

O adensamento demográfico brasileiro se dá principalmente na região Sudeste e Centro-Oeste e para comportar a quantidade de novos residentes nos meios urbanos houve uma urbanização acelerada, espaiada, sem grandes planejamentos e assim,

“A cidade, como relação social e como materialidade, torna-se criadora de pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico, como por sua natureza física, que faz dos habitantes das periferias pessoas ainda mais pobres” (SANTOS, 1998. p.10).

O fato é que são as pessoas de baixa renda que sofrem os efeitos deste processo de adensamento populacional, são eles quem necessitam de transporte público eficiente e de qualidade. Os habitantes de periferias, que não possuem renda suficiente para fazer aquisições de veículos próprios, tornam-se reféns de políticas públicas segregativas, políticas que muitas vezes não solucionam o problema da classe trabalhadora.

Portanto, as políticas públicas de mobilidade não tiveram capacidade de enfrentar as grandes transformações advindas da sociedade rural para urbana. Fagnani (2017) diz que o transporte urbano nunca teve em posição privilegiada na agenda política brasileira.

De acordo com Santos (1990), a pobreza e a periferização são termos/realidades interligadas. Com o aumento do contingente de carros particulares, contribuiu para o espriamento de cidades, e assim, intensificou-se a demanda por transportes, pois a oferta de serviços continua presente apenas nas zonas centrais, esta concentração da disposição de trabalho e serviços que condiciona a dependência da população de baixa renda nestas áreas. Estes são fatores que aumentaram a pressão nos transportes do país como um todo, e assim, atualmente, o problema da mobilidade urbana deve estar em maior destaque no debate político.

O fato enquadra-se com as ideias Santos (1990), na qual “Quanto mais pobre é um indivíduo, mais dependente ele é dos transportes coletivos” (SANTOS, 1998, p.78). É por esta questão que, para melhoria da qualidade de vida de toda população independente de renda, deve haver foco na questão de mobilidade urbana. É através dela que o cidadão participa da sociedade, possui lazer, estuda e trabalha.

Entretanto, o foco das políticas sempre esteve em recapeamentos, construção de rodovias e viadutos e, portanto, priorizando o transporte rodoviário e particular, em detrimento de transportes “verdes”, como bicicletas, patinetes e a pé. O espaço viário é direcionado ao transporte rodoviário e automobilístico, mas não para meios coletivos (FAGNANI, p.17, 2017).

A Política Nacional de Transporte foi desenvolvida com foco na industrialização ascendente da década de 1950. A denominada “industrialização pesada” beneficiou empresas que cultivavam o padrão automobilístico, tanto para carga de produtos, como o transporte de longas distancias de passageiros. O fato é que a PNT, “não financiava programas de transporte coletivo urbano, não possuiu base institucional e planejamento no âmbito nacional” (FAGNANI, p.11, 2017).

Depois da falha de vários governos brasileiros, como o governo de Fernando Afonso Collor de Melo e Fernando Henrique Cardoso, é a partir de 2003 que houve uma tentativa de reverter este quadro. De acordo com Fagnani (2017), através dos movimentos sociais que buscavam a reforma urbana, que se criou o Ministério das Cidades, onde foi formulada a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e assim, criaram a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade em 2012, e assim, houveram pequenos avanços sobre o transporte público nacional.

O que se faz necessário de realizar, é focar no transporte público e de qualidade, com alta capacidade de absorção de pessoas, usando tecnologias eficientes, visando o viés ambiental e energético. Mas não é tão obvio quanto aparenta, é necessário aplicar uma política nacional com foco em melhorar a qualidade de transportes urbanos, portanto, há necessidade de articulação política entre a sociedade, o poder público e o poder privado visando a melhoria da qualidade de vida de toda população.

6.4. A plataformização do trabalho

Primeiramente, as plataformas digitais, de acordo com Nick Srnicek, apud Grohmann (2020) “são infraestruturas digitais que possibilitam a interação entre dois ou mais grupos”. Elas são uns dispositivos informatizados que promovem uma infraestrutura básica de comunicação que realizam a mediação entre as pessoas. Elas “são alimentadas por dados, e organizadas através de algoritmos” (Dijck, J. 2018, p.9).

De acordo com Graham e Anwar (2020), o trabalho, tradicionalmente, sempre esteve ligado à um local específico, o agricultor no campo, o trabalhador fabril operando máquinas em uma indústria e todos estes empregos sempre requeriam que o trabalhador estivesse presencialmente em seus postos de trabalho.

Com a reestruturação produtiva que ocorreu no fim do século passado, com tecnologias de comunicação e informação. Tal reestruturação iniciou no Brasil a partir dos anos 90, é quando as ideias neoliberais tomam de conta do país, fortalecendo os processos de privatização e flexibilização das relações trabalhistas.

Essa reestruturação só se deu a partir dos avanços tecnológicos que permitiram a mais eficiência no processo de produção, é o avanço da Indústria 4.0, que traz consigo uma imensa carga de inovações, sejam elas as tecnologias de ponta, a inteligência artificial, a nanotecnologia, biotecnologia, robótica e o uso de plataformas digitais, tecnologias que fomentaram o desemprego estrutural existente no país, já que portanto, o processo produtivo atualmente ocorre com menos quantitativo de pessoas e o trabalho de forma assalariada ainda existente, se dá por meio de empregos temporários, que apenas ocorrem em épocas de grande demanda o que redirecionou os trabalhadores à informalidade.

A revolução tecnológica e o intenso processo de globalização resultaram na redução nítida de trabalhadores assalariados, acelerando os índices de desemprego e o fim da centralidade do trabalho na vida humana (LEAL; RÉGO, 2011).

De acordo com Filgueiras (2020), a chamada perda da centralidade do trabalho, existe trabalho em todos os lugares através da dita indústria 4.0, são trabalhos que podem ser exercidos através dos smartphones conectados à rede que providenciam trabalho e geração de renda em qualquer local do mundo, sem localizações fixas, essa é a geração de renda móvel, através de aplicativos ou plataformas.

Portanto, o trabalho tornou-se mais complexo, observando nos dias atuais, a gestão ocorre de forma remota. De acordo com Graham e Anwar (2020) é a partir desse determinado momento que os trabalhadores puderam desempenhar trabalho a partir de qualquer local da cidade, a qualquer momento, através do acesso às máquinas e conectividade adequadas.

Deste modo, “temos uma migração em massa do trabalho sem uma migração dos trabalhadores”. (Graham; Anwar, 2020, p.48). Neste momento, que o conceito de “trabalho digital” descreve uma série de atividades, sejam elas o ensino à distância, o *call-center*, os aplicativos de entrega, as lojas online (Amazon, Mercado Livre, entre outras).

Observado por Graham e Anwar (2020), a divisão do trabalho proveniente de confecção de produtos realizados em determinado local, e seu consumo em outro local, até mesmo distante, existiu desde as primeiras trocas comerciais, realizadas há dois mil anos, na Rota da Seda, que permitia que artigos romanos fossem vendidos para China. Mas, diferentemente de hoje, a produção de produtos perecíveis, não deveria ser comercializado para povos distantes, as viagens eram demasiadamente duradouras e os produtos chegariam avariados em seus destinos. A produção que se tinha, era por exemplo de carvão e vidro, produtos estes, que não estragavam independentemente das distancias de locomoção.

O trabalho digital, como se entende atualmente, passou por duas grandes ondas. Como relatado por Graham e Anwar (2020), a partir de 1980, grandes empresas ocidentais, terceirizavam serviços não essenciais, para países como Índia e Filipinas, locais estes, com mão de obra mais barata. Estes trabalhadores, eram contratados por pessoas locais, que eram como “representantes” dessas grandes empresas.

A segunda onda do trabalho digital, é muito mais recente, através do advento da internet, hoje, ocorre o que Graham e Anwar (2020) chamam de “trabalho de nuvem”. Os computadores e a conectividade baratearam custos dos meios de produção. Onde é visto que sites como *upwork.com* e *freelancer.com* são utilizados para conectar pessoas comuns/trabalhadores individuais a empresas.

De um lado, há a facilidade de trabalhar através das tecnologias de informação e comunicação, de outro, há problemas como a falta de seguridade social,

discriminação e precariedade no trabalho. No Brasil, de acordo com a revista Exame (2020), aplicativos como Uber, 99, iFood e Rappi, tornaram-se os maiores empregadores do país, com mais de 4 milhões de trabalhadores autônomos que utilizam as plataformas como fonte de renda. Portanto, é visto o que o trabalho digital atua como um gerador de um exército de mão de obra, não qualificada e dependente das plataformas.

A contraposição à estes novos meios de trabalho é necessária, como afirma Filgueiras e Antunes (2020), estes “novos negócios” e “novas formas de organização” é a base da narrativa destas grandes empresas globais para mascarar todos os problemas relacionados citados acima, garantindo com eficiência seu respectivo lucro.

A maior autonomia dos trabalhadores, a recusa da condição como empregador e, portanto, a visão por parte dessas empresas, em que os trabalhadores das plataformas são clientes/colaboradores, além das políticas públicas que dão liberdade as empresas de exercerem o papel de gestores através destes aplicativos, de acordo com Filgueiras e Antunes (2020), é a base que mascara o fato do não assalariamento, a exploração intensiva e a precarização das condições de trabalho sem direitos legais, transferindo todo o risco do trabalho ao próprio trabalhador. Tal retórica pertencente a estas grandes empresas, transformam o trabalho digital, como mecanismo de dominação, tendo em vista a necessidade por parte da população de baixa renda em trabalhar nestas plataformas e, portanto, o que há é uma alienação mascarada de liberdade.

O mecanismo de dominação é explicitado por Filgueiras e Antunes (2020). As plataformas delimitam quem pode trabalhar, além de necessitarem de cadastro e aprovação, é normal o caso de banimentos injustos por parte das plataformas aos colaboradores que, segundo as empresas, não seguiram os “termos de uso”.

Também delimitam o que será feito: uma entrega ou um deslocamento. Delimitam como as atividades serão realizadas, eles controlam o trajeto e o comportamento do colaborador para com o cliente. Existe prazo para realização do serviço e também ditam quanto trabalhador irá ganhar por cada serviço realizado.

Eles determinam como os trabalhadores devem se comunicar com a própria plataforma. Pressionam os trabalhadores a não negarem serviços demandados, havendo punições como banimentos temporários e até permanentes.

Pressionam os trabalhadores a ficarem à disposição de novos chamados, por meio de remunerações “bônus”. Além de usar os bloqueios como forma de ameaçar e dispensar a qualquer momento sem a necessidade de justificativa, sem qualquer aviso prévio.

Desta maneira, é de fácil entendimento que, a baixa remuneração aos colaboradores, traduz-se em longas jornadas de trabalho (Filgueiras; Antunes, 2020, p.67). Estes são mecanismos que se tornam poderosos instrumentos de gestão e controle da força de trabalho.

Além de todo aparelhamento instrumental de controle e gestão de trabalhadores, o marketing digital pago pelas empresas para plataformas de pesquisa como Google, Bing, Yahoo, também dificulta a pesquisa sobre avaliações negativas que evidenciem a realidade sobre as plataformas de serviço de entregas.

Há basicamente máscara que bloqueia resultados de pesquisa que mostrem a realidade do trabalhador de plataforma, amenizam os problemas dos aplicativos, mascaram a carga horária excessiva e o baixo rendimento aos trabalhadores, assim, há uma reordenação do espaço digital, alienando todos trabalhadores, que, através dessas propagandas, induzem que não há problemas com o trabalho digital.

Essa plataformização dos serviços de entrega o é vendida como um novo tipo de economia, uma economia colaborativa, fruto da evolução tecnológica que permitiu o acesso a geração de renda às pessoas de baixa renda, de forma democrática, acessível à todos e de fato é, não há processo seletivo, a iniciação no trabalho é quase instantânea, precisa-se apenas de um smartphone e um meio de locomoção (motocicletas, bicicletas, patinetes e etc.) a questão que deve ser debatida é a precarização do trabalho. A economia colaborativa fomentada pelos aplicativos de entrega força trabalhadores a trabalharem mais e receberem menos. Essa é uma relação de trabalho contraditória, é desfavorável ao entregador, mas garante sua subsistência.

A problemática se dá em grande parte pela crise estrutural do capitalismo e, portanto, há uma promoção da ideologia neoliberal, que permitem que o mercado imponha seus interesses, sem regulações estatais.

De acordo com Grohmann (2020), há três alternativas para contrapor-se ao “novo trabalho”. Primeiramente, deve haver uma regulação por parte do Estado, para com o trabalho exercido por plataformas digitais. Em segundo, deve haver uma organização coletiva dos trabalhadores. Em terceiro, devem construir novas formas de organização trabalhista, como o cooperativismo de plataforma.

A regulação do trabalho digital é possível. De acordo com Filgueiras e Antunes (2020) observa-se que no Reino Unido, a *Court of Appeals*, considerou que há vínculo empregatício entre motoristas e a Uber. Na Argentina, um tribunal condenou a Rappi por ter bloqueado alguns colaboradores por terem organizado um sindicato entre os trabalhadores.

Na Califórnia, com a aprovação da Lei AB5, que considerou os trabalhadores da Uber e da Lyft, como assalariados vinculados à empresa. Estes são apenas exemplos de como a regulação estatal é possível, diferentemente do que ocorrera no Brasil, onde em maio de 2019, o Supremo Tribunal Federal decidiu que a proibição ou restrição da atividade das plataformas é inconstitucional e representa violação aos princípios da livre iniciativa e concorrência.

Quanto a organização coletiva dos trabalhadores, verificou-se no Brasil, em 2020 a realização de pelo menos duas grandes manifestações nacionais contra os baixos rendimentos provenientes das plataformas, a falta de direitos em geral e a falta de segurança ao realizar o trabalho em meio a pandemia do Coronavírus.

Essas manifestações não tiveram grandes efeitos, não houveram grandes mudanças nas plataformas, verificou-se que o iFood disponibilizou um kit-covid, com máscaras e álcool em gel e a Uber Eats, caso o entregador comprasse e provasse através do aplicativo a compra, a empresa devolvia ao entregador o valor gasto com os equipamentos de segurança. Este tema será melhor apresentado na segunda seção.

A mudança para uma nova forma de relações trabalhistas é de certo modo “utópica”, o cooperativismo de plataforma é uma lógica onde há uma propriedade coletiva sobre a gestão da plataforma, haveria transparência de dados e os mecanismos de gestão e controle apresentados nesta seção, não fossem utilizados. É uma gestão horizontal, portanto, democrática, é que teria muitas dificuldades para implementação e manutenção deste sistema.

7. Seção 2: Brasília e a emergência das novas mobilidades

7.1. Brasília: o contraste da cidade “planejada” que privilegia e o transporte individual

A integração do território com a construção de Brasília, desencadeou uma forte corrente migratória a partir dos anos 60. De acordo com dados do Atlas do Distrito Federal de 2020, a população do DF saltou com cerca de 140 mil habitantes em 1960 para 3 milhões em 2020. Foram estas pessoas de diferentes partes do país vieram para a construção da nova capital. Criaram-se vários bairros operários nas periferias de Brasília, e que por fim, instalaram-se em enormes periferias desprovidas de serviços básicos.

Brasília, criada com ideais revolucionários, para ser uma cidade eficiente, foi erguida com a massa rural recentemente transferida para capital, a consequência deste processo migratório é relatada por Oliveira (1987), onde

“Brasília, foi construída para ser uma cidade diferente, terminou por apresentar configuração espacial semelhante ao de todas as cidades brasileiras, com favelas, bairros miseráveis e periferias desequipadas de meios de consumo coletivo”. (OLIVEIRA, M. p.128. 1987).

Com o adensamento populacional forte ocorrido nas décadas de 60-80 no Distrito Federal, o respectivo governo iniciou uma venda de terrenos e espaços públicos para construção de conjuntos habitacionais e, portanto, abriu possibilidade para a ação do mercado privado, o que encareceu a terra no centro e levando os pobres para periferias cada vez mais longes (PAVIANI, A. 1987).

Essas são as únicas zonas acessíveis para pessoas de renda baixa. Fato concordante com as ideias de Santos, para os autores, portanto, são os pobres que buscam a periferia, os gastos com água, energia elétrica e limpeza urbana são inversamente proporcionais à renda. (SANTOS, 1990, p.51).

Paviani (1987) ainda diz que o resultado dessa configuração espacial das cidades do Distrito Federal são os resultados e a síntese das interações entre seus diferentes aspectos contrastantes, essa organização espacial influencia e torna-se mecanismo mantenedor da pobreza, já que relações sociais anteriores num determinado espaço, influência nos processos que ocorrem no presente.

Brasília é fruto da dramática desigualdade na distribuição de renda do país. De acordo com ANDRADE, J. e SILVA, M. L. F. (1987) a sociedade brasiliense é totalmente segmentada. Metade da população apropria-se apenas de 13% da renda, contrastando com a elite local, cerca de 8% das pessoas detém mais de um terço de toda renda.

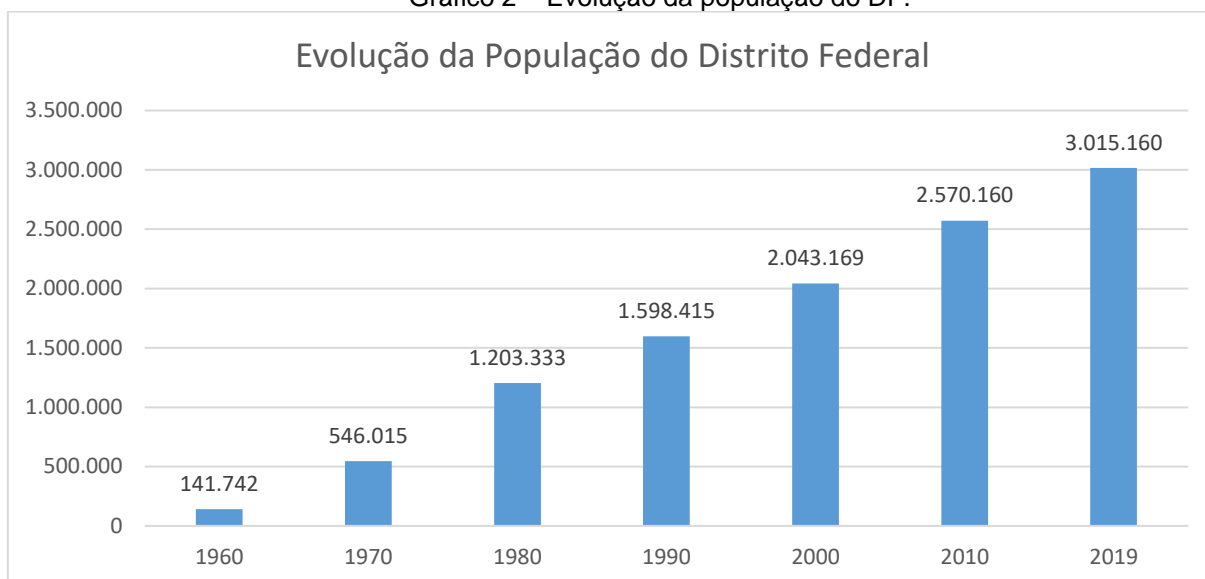
O que houve, é a replicação de outras metrópoles, o favorecimento da elite e segregação dos mais pobres. As favelas, cortiços e bairros de operários, foram as primeiras soluções para o problema habitacional que ocorreria com maior força futuramente. Em seguida foram criadas as Regiões Administrativas para abrigar o excedente populacional da cidade-capital (Oliveira, M. 1983).

O fato da desigualdade social em Brasília reflete na mobilidade urbana da população. Como já argumentado, houve um espraiamento da população do Distrito Federal e o transporte público não acompanhou tal evolução demográfica.

Portanto, há um grande contraste entre o centro e a periferia, a maior parte da população do Distrito Federal, reside em zonas periférica, e assim, Brasília, o centro, absorve apenas uma pequena parte da população, enquanto a maior parte, encontra-se em zonas menos providas de infraestrutura e benefícios gerais. O fato é que são os pobres que buscam a periferia, os gastos com água, energia elétrica e limpeza urbana são inversamente proporcionais à renda. (SANTOS, 1990, p.51).

Este novo incremento populacional gerado pela massiva imigração, levou a construção das Regiões Administrativas É o caso de Ceilândia, Taguatinga e Samambaia e todas demais RAs.

Gráfico 2 – Evolução da população do DF.



Fonte: Atlas do DF, 2020. Elaborado pelo autor (2021).

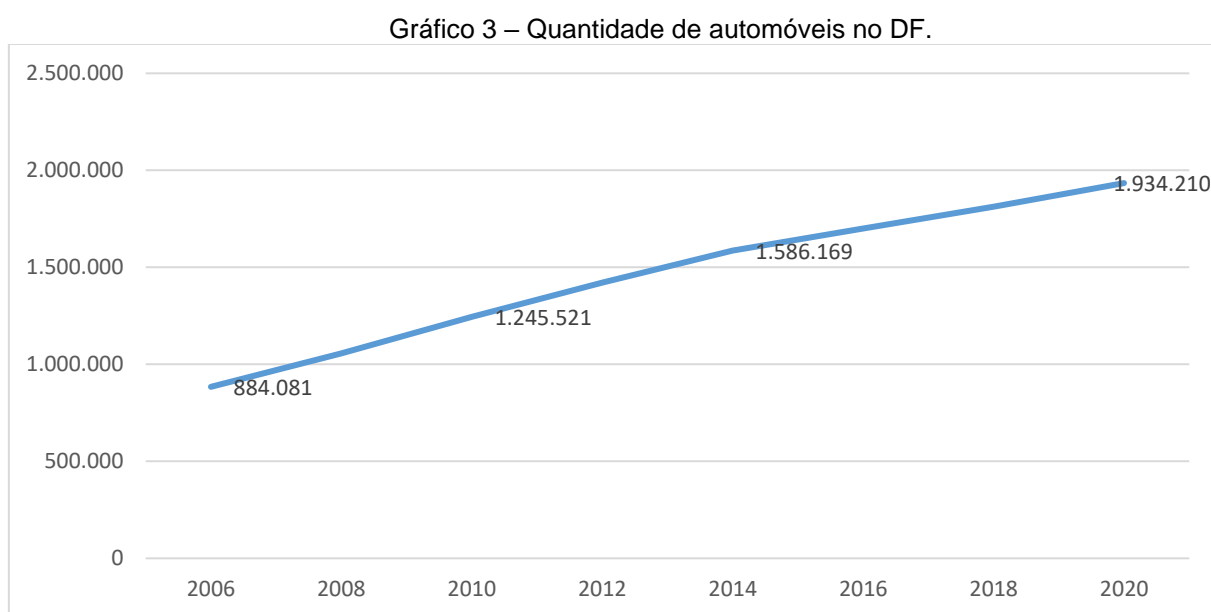
O gráfico 2 revela o grande adensamento populacional ocorrido a partir de 1960, com a construção da nova capital. Como explicitado, é pela quantidade de novos habitantes que, como “solução” do problema habitacional, foram criadas as RAs. Atualmente o Distrito Federal possui 33 Regiões Administrativas, incluindo a RA I – Plano Piloto, que abrigaram todo o excedente populacional proveniente das enormes migrações advindas principalmente das regiões Nordeste (22,37%) e Sudeste (11,75%) (Atlas do Distrito Federal, 2020), ocorridas no século passado.

O crescimento do centro (Brasília), com a chegada de melhorias urbanas em todas as facetas, como infraestrutura, saneamento básico, oferta de serviços, deu início ao processo segregatório do Distrito Federal, sendo que o valor das habitações próximas ao centro se aumenta e, portanto, excluem pessoas de baixa renda “A chegada de melhorias urbanas em áreas antes desprovidas, cresce seu preço econômico na medida que decai seu ônus social”. (SANTOS, 1990, p.50).

Estas áreas antes, eram acessíveis às faixas de remuneração mais baixa, e a maioria dos residentes não conseguem arcar com o aumento das taxas e impostos, transformando áreas centrais em zonas de classe alta. De acordo com Santos (1998) este processo, à médio prazo, traduz-se em expulsão dos pobres pela impossibilidade de arcarem com as respectivas despesas.

Concordando com as ideias de Santos (1990), Branco (1987) diz que a “a periferização se dá pela elitização da cidade como um todo, especialmente o Plano Piloto e algumas das denominadas regiões administrativas”.

Em contrapartida, através do gráfico 3, observa-se uma ascensão do transporte particular no Distrito Federal



Fonte: IBGE. Elaborado pelo autor (2021).

De acordo com Santos (1990) esta ascensão do transporte particular vem acompanhada da degradação do transporte público. Este fato, gera problemas como o congestionamento de carros e maior risco de acidentes, visto que, cada ônibus, em média, transporta cerca de 40 pessoas e um automóvel transporte 1,56 pessoas (KOWARICK, 1980, p.35, apud SANTOS,1990).

O automóvel é hoje o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem. (BARAT, IPEA, apud SANTOS 1990). Além do espaço público utilizado, também consome mais recursos essenciais. Em um estudo realizado por Marshall F. Reed (1973), presente na discussão de Milton Santos, é observado que, em 1979, os automóveis queimavam cerca de 30% de todo combustível brasileiro, enquanto os ônibus consumiam 6% do consumo nacional de diesel.

Quanto ao consumo per capita de combustível, de acordo com o presidente da GEIPOT³, para cada passageiro de automóvel, foram consumidos 0,96 litros de

³ GEIPOT - O Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT), criado em 1965. Para mais informações acesse: https://pt.wikipedia.org/wiki/Empresa_Brasileira_de_Planejamento_de_Transportes. Acesso em: 17 de nov. 2021.

gasolina, enquanto os ônibus consumiam cerca de 0,06 litros, valor dezesseis vezes menor que automóveis.

De acordo com Wright (1987), os residentes típicos das Regiões Administrativas, encontram ônibus superlotados às 5 da manhã. Além da superlotação do transporte público, o fato intrigante é o custo da tarifa. Um brasileiro que trabalha no Plano Piloto, gasta cerca de 30% do seu salário com o transporte, este valor, contando que o usuário não faça baldeações, onde viagens de casa para o trabalho podem durar até 3 horas, a depender da periferia onde reside determinado trabalhador.

Outro fator perigoso destacado por Wright (1987) é o próprio tráfego, os trajetos em Brasília, são tão longos que não podem ser realizados a pé, muitos locais não possuem ciclovias e calçadas e o transporte metroviário abarca apenas cinco Regiões Administrativas (Samambaia, Ceilândia, Águas Claras, Guará e Brasília).

Wright (1987) evidencia que há pouca integração entre as Regiões Administrativas, as vias de integração não possuem calçadas e ciclovias evidenciando o predomínio do transporte motorizado. Contrastando com o que juntos, possuem cerca de 90Km de ciclovias construídos para lazer dos residentes próximos, fato deprimente, evidenciado pela falta dessas mesmas infraestruturas nas zonas periféricas, onde “inexistem ciclovias utilizáveis para fins de trabalho e estudo”. (WRIGHT, 1987, p.1987).

O que parece que há, é uma segregação espacial planejada, as ligações entre Regiões Administrativas inviabilizam qualquer sistema de transporte sobre trilhos e torna o automóvel a única alternativa conveniente para o transporte. (WRIGHT, 1987).

Há quatro falhas apontadas por Wright sobre o Relatório do Plano Piloto de Brasília, elaborado por Lúcio Costa:

- 1) A falta de um esquema natural para a circulação de ônibus ou de outro tipo de transporte público.
- 2) A ênfase no transporte por automóvel e na implantação de uma espécie de sistema de autoestradas urbanas, miniaturas das autoestradas interurbanas americanas ou alemãs.
- 3) A criação de perigo e barreiras à circulação de pedestres e ciclistas entre os setores. Isso reforça a dependência do automóvel e desincentiva fortemente a utilização dos meios não motorizados de transporte para as ligações intersetoriais, bem como o uso dos ônibus. (WRIGHT, 1987, p.194).

O quarto princípio da Carta de Atenas, elaborado por arquitetos liderados por Le Corbusier, traz a premissa de: “A circulação dos veículos e dos pedestres devem

ser separadas uma da outra”. Este princípio é aplicado no relatório de Lúcio Costa, mas apenas no centro, como já discutido, as Regiões Administrativas não possuem infraestrutura suficiente para separar carros de pessoas. No entanto, de acordo com Wright (1987), habitantes da Asa Sul ou Norte, possuem a opção de locomover-se a pé ou de bicicleta, dado que sua cidade possui respectiva possibilidade, bem como locais de interesse próximos às residências.

Portanto, a mobilidade da capital é ameaçadora e hostil. As famosas tesourinhas, bem como passagens subterrâneas do Eixão, são sujas e escuras e avenidas famosas como a W-3 e W-5 estão em estado deplorável de conservação e segurança precária.

O modelo de circulação empregado pelo Relatório do Plano Piloto de Brasília reforça e acentua as desigualdades socioeconômicas existentes no Brasil (WRIGHT, 1987, p.198).

A mobilidade das pessoas é afetada pela quantidade de automóveis privados existentes, seja o transporte público, que devido aos grandes congestionamentos presentes na capital demoram, seu alta custo de tarifa, dado o fato das Regiões Administrativas estarem maiores e as pessoas precisarem se deslocar longas distancias até o local de trabalho, as baldeações que são realizadas pelos usuários do transporte, já que “todos os caminhos levam à Rodoviária” (WRIGHT, 1987, p.203), a baixa renda da população periférica, limita o acesso ao transporte privado.

Quanto ao problema locacional, de acordo com Wright (1987) os critérios urbanísticos rígidos apresentados no Relatório do Plano Piloto, dificulta a criação de novas unidades habitacionais, e direciona a população de baixa renda para periferia, e assim, acentua o problema de superlotação e deslocamentos demasiadamente longos. Este plano, com o ideal de preservar áreas verdes e espaços livres entre residências, cria problemas no transporte interurbano do Distrito Federal.

Portanto, o local de moradia, traz consigo a dependência do transporte motorizado particular, aumenta o número de acidentes entre carros e também acidentes com pedestres, a rigidez do plano urbanístico brasileiro dificulta a separação entre pedestres e veículos.

As soluções para estes problemas é descentralização de equipamentos públicos e disposição de serviços em todas Regiões Administrativas. A difusão do transporte realizado pelas próprias empresas, que buscam seus respectivos funcionários em locais estratégicos como a Rodoviária do Plano Piloto. Quanto à segurança, deve-se elaborar melhor a engenharia de trânsito para população não depender somente do veículo próprio, facilitando o uso e acesso em locais de trabalho e estudo através de bicicletas e a pé.

7.2. A crise da pandemia e o desemprego

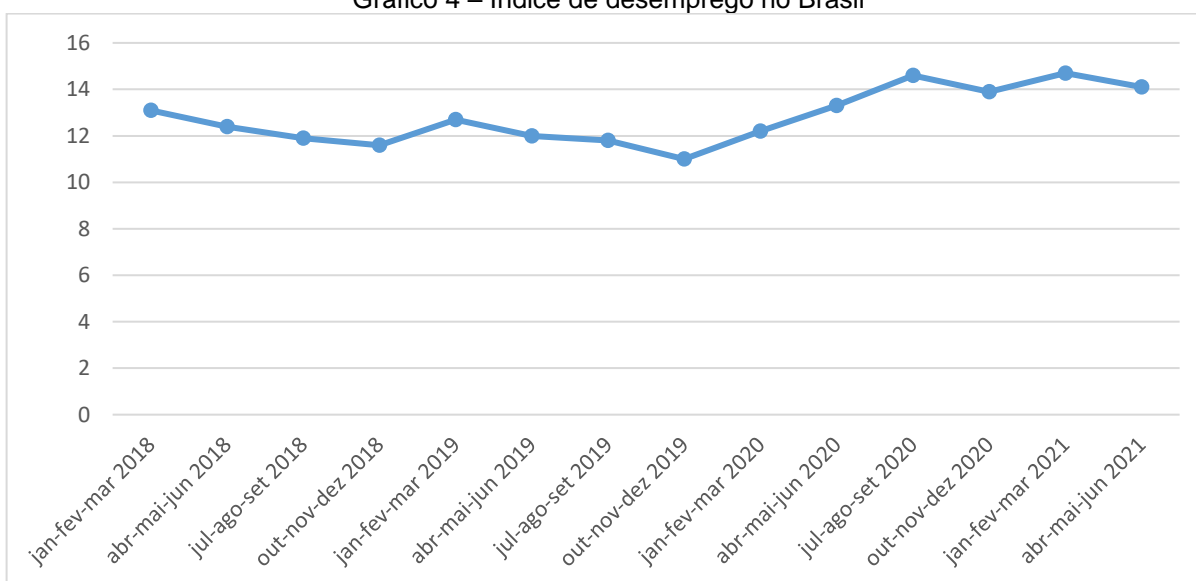
Em 31 de dezembro de 2019, a China alertou a Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre o avanço de uma doença incomum em Wuhan, sendo o centro do surto, o Mercado Atacadista de Frutos do Mar de Huaanna. No dia 11 de março de 2020 a (OMS) declarou a existência da pandemia denominada COVID-19, ocasionada pelo Coronavírus. A partir destes fatos, governos de todo o mundo iniciaram ações de restrição e isolamento social, os chamados *lockdowns*.

Com o processo de isolamento social em diversas partes do globo, iniciou-se uma desestruturação global da economia, com as indústrias, bares e restaurantes e comércios em geral sendo fechados, o aumento do desemprego assolou o mundo e a crise econômica existente, foi fortemente aumentada, principalmente entre os países da América Latina, que, como afirma Renan Pieri, economista da Fundação Getúlio Vargas (FGV),

“possuem uma grande dependência no setor de comércio e serviços, dado que a indústria está em uma situação complicada, perdendo cada vez mais competitividade e o setor agrícola gera pouco emprego”.
(JANONE, L. 2021).

No Brasil, de acordo com o Ministério da Economia, de janeiro a setembro, foram contabilizados 5.451.312 pedidos de seguro-desemprego, número este que representa um aumento de 5,7% na comparação com 2019. O número de desempregados também subiu, de acordo com o IBGE, o 2º trimestre de 2021, já registra uma taxa de 14,1% de desempregados no Brasil, são 14,4 milhões de pessoas sem ocupação, conforme apresenta o gráfico 4 – índice de desemprego no Brasil abaixo.

Gráfico 4 – Índice de desemprego no Brasil



Fonte: IBGE – PNAD 2018. Elaborado pelo autor (2021).

Observa-se que a crise econômica em que o Brasil já se encontrava, vide alto índice de desemprego no início de 2018, foi agravada ainda mais pela pandemia e isso trouxe impactos à vida de todos, principalmente os mais pobres, usuários dependentes do Sistema Único de Saúde – SUS, que, após a aprovação da Emenda Constitucional nº 95, conhecida como “Lei do teto de gastos”, que diminuiu por lei, os investimentos em saúde, tornando mais difícil o controle sobre a pandemia, conforme descrito por Costa (2020).

De acordo com Barbosa; Costa; Hechsher, apud Martins, et al (2020) 15% dos brasileiros ocupados no último trimestre de 2019 ficaram sem suas ocupações. As pessoas mais afetadas pelo desemprego gerado pela pandemia são os jovens, os pretos, as mulheres e as pessoas com baixa escolaridade, são classes de pessoas que já possuíam dificuldades de ingresso no mercado de trabalho e, portanto, a crise intensificou os preconceitos já existentes.

A crise revelou as fragilidades da economia brasileira, que se baseia na austeridade, na desindustrialização, no trabalho informal, na especialização da produção de bens primários para exportação, e que tem como principal comprador de commodities a China, onde se iniciou a epidemia. (COSTA, 2020, p.970).

Antunes (2020) constata que, 40% da população brasileira ocupada encontra-se na informalidade no final de 2019. É neste período que ocorreu a expansão vertiginosa dos aplicativos de entrega, de acordo com uma entrevistada dada a plataforma Reuters, o vice-presidente financeiro e estratégico do iFood, anunciou que

a plataforma registrou mais de 175 mil novas inscrições de candidatos interessados a se tornarem entregadores na plataforma (Reuters, 1 abr. 2020).

Para caracterizar os impactos da pandemia sobre a classe trabalhadora brasileira, observa-se a divisão entre setor formal e informal da economia. Segundo Targino e Vasconcelos (2015), o setor formal é aquele em que existe algum tipo de contrato entre empregador e empregado, estes contratos são firmados através da Consolidação de Leis Trabalhistas – CLT ou pelo Estatuto do Servidor Público. O setor informal diz respeito às pessoas que são privadas de condições básicas de trabalho e proteção social, como por exemplo pessoas que trabalham por conta própria, diaristas e até pessoas não remuneradas.

A pandemia gerou maiores impactos as pessoas alocadas no setor informal da economia, são elas que necessitam sair todos os dias de suas residências para gerar renda, os trabalhadores formais, tiveram possibilidades de ficar em casa, com o aumento expressivo do tele trabalho e reuniões à distância.

Para conter o avanço do desemprego, o governo brasileiro aprovou a Medida Provisória nº 936 de 2020, publicada em 1º de abril, flexibilizou, fomentou a terceirização e alavancou a informalização do trabalho. Uma das principais medidas está relacionada com os acordos que serão realizados com empregados para reduzir a jornada de trabalho, juntamente do salário. A redução pode ser de 25%, 50% até 70% por até três meses ou a suspensão do contrato de trabalho.

Neste período de até três meses, o governo concede um benefício complementar, baseado no valor do seguro-desemprego do respectivo trabalhador. De acordo com Barbosa e Prates (2020), até maio de 2020, haviam sido firmados 8.154.997 acordos entre empregados e empregadores. Deste total, 4,4 milhões tiveram caráter suspensivo, 1,2 milhões com a redução de jornada de 25%, 1,4 milhão com a redução de 50%, 991 mil com a redução de 70%.

Outra solução apresentada pelo governo, foi a aprovação da Renda Básica Emergencial, um auxílio de R\$ 600,00 para pessoas de baixa renda, visando mitigar as consequências socioeconômicas da pandemia. De acordo com o próprio site do Governo do Brasil (gov.br) mais de 66 milhões de pessoas receberam diretamente o auxílio emergencial, onde, até agosto de 2021, R\$ 166,4 bilhões já teriam sido destinados para estas pessoas.

De acordo com Barbosa e Prates (2020) este auxílio tem valor superior ao Bolsa Família, trazendo uma expectativa maior de redução da pobreza e desigualdade, o

valor do benefício emergencial chega a ser superior a renda domiciliar dos mais pobres, e assim, o auxílio, para muitos, foi um incremento inédito de renda.

Essas resoluções que consistem em emitir mais dinheiro, intervindo em empresas e atividades econômicas são reações políticas e judiciárias que não salvaram o trabalho dos problemas do capital, mas salvaram o capital. (MARTINS, et. al. 2020, p.149) O maior problema desta MP, além da precarização do trabalho, é que são medidas voltadas apenas para os trabalhadores formais do setor privado, conforme descrito por Costa (2021) e Martins, et. al. (2020). O fato é mesmo que, com algumas benesses, os trabalhadores continuam a perder direitos, conforme destaca Antunes (2020), mesmo com alguns ganhos, as perdas são maiores.

De acordo com dados do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos – DIEESE, o valor da cesta básica continua em altos patamares. A ascensão dos preços inicia-se juntamente da pandemia, os valores em 2019 eram em média R\$ 452,00 reais, em 2020 eram de R\$ 483,00 reais e em 2021, até o mês de julho, a média era de R\$ 590,00 reais.

Neste sentido, o trabalhador brasileiro neste momento de crise, precisou trabalhar mais, bem como, a depender mais de ajuda governamental, com o aumento excessivo no dólar, aumento no preço dos combustíveis, a população mais pobre foi a mais afetada pelas consequências da crise sanitária, política e econômica em que o Brasil se encontra atualmente, conforme descrito na tabela abaixo.

Tabela 2 – Valor da cesta básica em Brasília.

Mês	Ano		
	2019	2020	2021
Janeiro	427,1	483,78	614,31
Fevereiro	427,54	481,78	591,44
Março	474,94	484,15	580,76
Abril	487,02	471,17	587,33
Mai	487,3	441,09	588,24
Junho	454,9	450,45	584,99
Julho	449,27	449,96	582,35
Agosto	433,45	443,28	-
Setembro	420,01	445,76	-
Outubro	441,91	490,48	-
Novembro	-	572,64	-
Dezembro	473,9	591,82	-

Fonte: DIEESE, 2021. Elaborado pelo autor.

Para Costa (2021) o governo precisa adotar políticas públicas de emprego e transferência de renda para proteger trabalhadores que vivem na informalidade, estas são soluções à curto prazo, mas que não promovem a resolução do problema. Para a autora, é necessário que o país adote uma política de desenvolvimento que implique no abandono da austeridade fiscal, bem como, o aumento do quantitativo de gastos em programas sociais já existentes, como o Bolsa Família e programas como o Casa Verde e Amarela.

Os programas sociais brasileiros são imprescindíveis para a diminuição da desigualdade social em geral, são eles que promovem o combate à pobreza e garantem o consumo mínimo aos cidadãos, conforme descreve Santos (1992).

Deve-se, portanto, aumentar os investimentos públicos em infraestrutura urbana, sejam as habitações populares e o saneamento básico, essas ações proveriam empregos e amenizariam danos de prováveis futuras crises sanitárias, como a pandemia do Coronavírus, conforme descreve Costa (2021).

7.3. Relações de trabalho e Uberização

Primeiramente, para que se evite o senso comum, a expressão Uberização recentemente muito divulgada para descrever o processo de flexibilização trabalhista atual é limitante, Costhek (2020) e Grohmann (2020), que dizem que a expressão “Plataformização do trabalho” descreveria melhor o atual cenário do trabalho digital do que “Uberização”, que tem circulado em diversas esferas como metáfora, mas que não recobre a multiplicidade de atividades de trabalho mediada por plataformas além da própria Uber, este termo tende a não recobrir a multiplicidade de trabalhos que ocorrem por meio de aplicativos, não apenas na área da mobilidade urbana como os aplicativos para motoristas e entregadores, mas também na área de saúde, de esporte e educação.

De acordo com Abílio *et al* (2021) a uberização é o novo topo de gestão e controle da força de trabalho. Este processo é resultado da eliminação dos direitos trabalhistas e dos novos arranjos produtivos e, portanto, sintetiza o processo de precarização do trabalho que está em curso há décadas. O trabalho informal, a não – regulamentação por parte do Estado, as atividades que geralmente possuem baixa remuneração e necessidade de qualificação profissional são elementos que pautam o

trabalho contemporâneo, conforme afirma Abílio (2020), a uberização passa a ser o novo tipo de gestão do desemprego, para que haja sempre geração de renda.

Hoje, agravado pela pandemia, há a criação de diversas formas de geração de renda através das redes, são lojas online, cursos online, educação EAD entre outros, enfim, um termo que agrada a totalidade do que é o trabalho digital é “plataformização do trabalho”, ela, engloba todo tipo de serviço digital presente em aplicativos. A plataformização é proveniente de estudos de plataformas (*platform studies*), de acordo com Poell, Nieborg e Van Dijck (2020) apud Abílio (2021), nasce a partir de uma mistura de estudos sobre software, culturas, economias políticas e administração e dessa maneira, transforma a plataforma em uma empresa, software e infraestrutura digital, com formas de gestão própria, diferenciando-se dos aplicativos, os aplicativos, são como a ponta do iceberg, é a interface visível de toda infraestrutura que organiza e define o trabalho digital.

O trabalho subordinado às plataformas digitais, os trabalhadores não são contratados, nem recrutados, não há processo seletivo e apenas precisam de cadastrar para realizar trabalho. Conforme esclarece Abílio (2021) é desta maneira que até a relação de subordinação e contrato se informaliza, não há regras básicas que estabelecem o mínimo de controle sobre a jornada de trabalho, a distribuição de chamados e, portanto, a quantidade de entregas/viagens nos casos de aplicativos de entrega e transporte, e até mesmo o preço pago pelo serviço.

É através destes elementos que a mão de obra do trabalhador é utilizada apenas quando há oferta disponível de serviço, por exemplo, quando há entregas de pedidos ou chamados para viagens para realizar, é um trabalho que apenas se concretiza quando há demanda. É o que Abílio (2021) nomeia como trabalhador *just-in-time*, o trabalhador que tem o “regime de trabalho sob demanda” (Abílio *et al.* p.15, 2020), um trabalhador que exerce função de acordo com as determinações da empresa, que exerce sua função na exata medida da demanda do mercado. onde os custos são transferidos para os trabalhadores e remunerados pela quantidade de trabalho realizado e, portanto, o trabalhador *just-in-time* aparece como um empreendedor de si mesmo, definindo o tempo de trabalho, quais instrumentos e estratégias utilizarão.

Há dois tipos de argumentos que as empresas digitais que fornecem o serviço de entregas e que o uso das TICs (Tecnologias de informação e comunicação) deram a oportunidade de geração de renda para pessoas de baixa renda, independentemente do local que estejam situados, bem como a liberdade de trabalharem como, quando e por quanto tempo quiserem, juntamente da falta de rigidez de trabalhos formais eliminando a subordinação chefe-empregado e ocupação no tempo livre para geração de renda extra, mascarando o assalariamento e a falta de direitos trabalhistas.

A uberização do trabalho no Brasil, se dá a partir da entrada das grandes de empresas de *delivery*, que ganham força com a fundação da empresa iFood, com a proposta de revolucionar o serviço de entrega de comida para os brasileiros, em maio de 2014, a empresa americana Uber, chega ao estado do Rio de Janeiro e ganha muita força entre os brasileiros desempregados.

De início, é visto que a geração de renda proveniente destes aplicativos facilitou a vida do trabalhador comum, são aplicativos de uso e acessibilidade fáceis e democráticas que geram renda extra aos seus colaboradores quando, onde e por quanto tempo quiserem (SANGLARD, 2020).

A ideia de liberdade e flexibilidade presente nos aplicativos, é o repasse dos riscos do trabalho para o motoboy, a liberdade de fato, não ocorre, os entregadores são banidos segundo as conveniências dos aplicativos, de modo totalmente arbitrário, eles não possuem poder de voz no atendimento nos respectivos suportes, continuando permanentemente suspensos, além de possuírem tempo limite e trajetos previamente traçados para realização de entregas que também são mal remuneradas. Essa baixa remuneração torna-se um importante mecanismo para imposição de longas jornadas de trabalho (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020. p.67), portanto, tal liberdade significa a ausência de direitos, competição, controle e subordinação.

Forma-se, então, uma situação aparentemente contraditória, poucas vezes o trabalho foi tão estritamente controlado (agora pela via informacional-digital), enquanto o discurso apologético não para de propagandear as benesses do trabalho autônomo, livre, empreendedor etc. (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020, p 69).

Na verdade, o que há nessas plataformas é controle e subordinação, as manutenções dos equipamentos de trabalho, juntamente da aquisição de smartphones e planos de internet, são arcados pelos motoboys e as empresas que

forneem o serviço de entregas conseguem fazer essa “excelente” gestão de trabalho através dos mecanismos de coerção, onde, quem trabalha pouco possui “score baixo” nos aplicativos recebem menor número de chamados de entregas e quem não apresenta o rendimento esperado pela empresa é banido.

O capital estrangeiro extrai através deste sistema de precarização do trabalho uma reserva infinita de mão de obra, são empresas que dominam os meios de distribuição e comunicação o que reforça ainda mais o poder dessas transnacionais, produzindo o espaço de forma a beneficiar seus próprios interesses, diminuindo o poder de barganha da população, que torna-se em países emergentes, extremamente necessários para sobrevivência das pessoas que se cadastram nestas plataformas digitais de serviço de entregas.

Para as empresas que fornecem o serviço de entregas, há um corte de gastos considerável, além de aumentar a produtividade do entregador. Aos entregadores, devido aos rendimentos baixos e carga horária exacerbada, aumentam a fragmentação da classe de trabalhadores para um possível engajamento em ações coletivas, diminuindo a incidência de greves, já que estão trabalhando para subsistir. (FILGUERAS; CAVALCANTE, 2020).

Os aplicativos que fomentam a uberização, são formas de burlar a CLT, todo regime regulatório trabalhista possui contrapontos, que foram utilizados em audiências públicas sobre a condição dos trabalhadores de aplicativos aqui no Brasil, foi decidido pelo Tribunal Superior do Trabalho, em 2020, que não há vínculo empregatício entre os aplicativos e os colaboradores. Desta forma, os aplicativos, tornam-se a nova CLT, com regimento interno próprio que deve ser seguido pelos colaboradores afins de permanecerem nos aplicativos.

Hoje há um novo tipo de proletário, o *e-proletário*, escravizado digitalmente. As relações de trabalho apresentados através destes serviços estabelecidos por demandas pelo aplicativo resultam em relações desprovidas de segurança jurídica. (ANTUNES, 2020).

Essas novas relações se dão pela expansão do capitalismo, que atualmente atua em escala global. De acordo com Fontes (2017) tal expansão traduz-se em produção de mais trabalhadores, estes que são tratados como “empresas autônomas” e que assim, não possuem direitos trabalhistas assegurados por lei.

Há atualmente uma alienação por parte da classe trabalhadora. Os empregos formais, que possuem direitos trabalhistas garantidos pela CLT, são deixados de lado para o emprego informal, dando luz ao “empreendedor individual”, conforme descreve Fontes (2017), que necessita possuir bicicletas ou motos para trabalhar através de aplicativos. Entretanto, a Uber, por exemplo, atuante no ramo de viagens e delivery, não é proprietária direta das ferramentas e meios de produção, como as motos, as bicicletas e os celulares, mas faz toda gestão, torna viável a comunicação entre restaurantes, clientes e entregadores, sem a intermediação de um emprego tradicional, conforme descreve Fontes (2017).

Desta forma, o trabalho contemporâneo digital, fragmenta a massa de trabalhadores, dividindo trabalhadores com alguns direitos, outros com poucos direitos e os que não possuem, também aumentou a distância entre os trabalhadores e os proprietários dos recursos sociais de produção, e portanto, aumenta a insegurança social do trabalhador, agora, dependente das plataformas digitais, que nem ao menos, possuem assistência legal para lidar com situações conflituosas cotidianas no exercício do trabalho.

Este é o momento da história que ficou evidente que a forma de organização da sociedade capitalista impede a ascensão da massa trabalhadora que se torna cada dia mais fragmentada, conforme cita Fontes (2017). Deste modo, também ficou claro que a participação do Estado para controlar a massa, tornando-a dócil e disciplinada às entidades empresariais e financeiras e, portanto, o sistema vigente flui enquanto ocorre uma aparente perda da consciência de classe dos trabalhadores. (Fontes, 2017. p. 63).

8. Seção 3: A Uberização da economia na perspectiva dos trabalhadores do setor

8.1. A impossível regulamentação das relações de trabalho dos trabalhadores de aplicativos

A discussão sobre a regulamentação dos aplicativos de transporte surge no Brasil com o intenso conflito entre taxistas e “ubers”. A dita “concorrência desleal” promovida pela introdução dos aplicativos ocorre pela submissão à diversas tarifas estatais aos quais os novos concorrentes não estavam submetidos igualmente, e assim, com menos taxas, as plataformas de transporte particular poderiam ofertar preços menores, conforme descreve Barbosa, *et al.* 2018.

A reforma trabalhista brasileira, que ocorreu através da Lei nº 13.467 de 13 de junho de 2017 e da MP nº 808 introduziu mudanças em 117 artigos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), essas modificações ocorreram após a aprovação da Lei nº 13.429, de 31 de março de 2017, que ampliava sem limites a abrangência da terceirização da força de trabalho (ANTUNES; PRAUN, 2020).

A lei promulgada define esse tipo de transporte como privado, permite a cobrança de tributos municipais, e estabelece a exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Nacional (INSS). (BARBOSA, *et al.*2018, p.4)

Além desta definição e permissão de cobranças municipais, os motoristas também devem cumprir algumas condições:

I - Possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); IV – apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (BARBOSA, *et al.* 2018, p.4)

Essa lei, incluiu a possibilidade de prestação de trabalho autônomo de forma contínua e exclusiva para uma única empresa, maneira esta, de flexibilizar legalmente as relações de trabalho, é o que Antunes confirma dizendo “legalizar a ilegalidade”. (ANTUNES, 2020). É neste contexto que nasce o termo “colaborador”, que são os trabalhadores dos aplicativos de entrega, que doam sua força de trabalho para empresas globais.

Para aprovação dessas leis, foram utilizados argumentos de teor neoliberal, com intenção de amenizar os efeitos da crise econômica que o Brasil enfrenta mais fortemente a partir do ano de 2008. A reforma traria a flexibilização que incentivaria os empregadores, contratar pessoas, conseqüentemente, diminuindo a taxa de desemprego.

O discurso das grandes empresas para que não haja regulamentação é de “a regulamentação trará o desemprego, sem o serviço de entregas como forma de geração de renda para milhares de brasileiros, os níveis de pobreza irão aumentar, a desregulamentação é uma forma de proteger o trabalhador, garantindo sua sobrevivência”. Essa ideia é uma contrarreforma que vai contra toda evolução de direitos trabalhista conquistados ao longo do tempo pelos brasileiros.

Também há dois importantes impedimentos de uma regulação mais incisiva: a livre iniciativa, um valor constitucional que visa proteger a livre iniciativa privada e a liberdade econômica, que traz consigo, uma ideia de intervenção mínima do Estado em serviços privados.

Em uma entrevista dada ao Portal Tilt do UOL, o vereador José Police Neto (PSD), cita que a regulação municipal das taxas ofertadas pelos aplicativos é difícil, há um debate profundo sobre a invasão do Estado no ambiente de negociações privadas.

“Acho muito difícil garantir sobrevivência de uma legislação que defenda o percentual de cobrança que qualquer empresa faz. Não consigo fazer legislação sobre quanto o corretor recebe da venda de imóveis, por exemplo”, (RIBEIRO, G. UOL, Tilt, 2020).

Mas este cenário não é facilmente aceito pelos trabalhadores. O descontentamento com os aplicativos é enorme, no ano de 2020 e 2021, foram registradas diversas manifestações locais e nacionais, revoltas em sites de reclamações, além de processos judiciais contra estas empresas.

A tecnologia torna a comunicação rápida e quase instantânea, atualmente, os meios de participação política em tomada de decisões é digitalizado e democratizado, as pessoas possuem acessos e podem tanto se comunicar com gabinetes de deputados, entretanto, com a presença de uma forte ideologia neoliberal, as grandes empresas possuem mais força na construção de legislações que possam favorecer o

trabalhador, de tal forma que, a proteção trabalhista que pode ocorrer ao regulamentar a profissão de entregador, possa nunca ocorrer.

Desta forma, entende-se que, com manifestações populares, é possível combater a precarização do trabalho gerada pelos aplicativos de entrega. Resistências essas, que em outros países, trouxeram resultados, no Reino Unido em dezembro de 2018, a *Court of Appeals*, reconheceu o vínculo empregatício entre a Uber e os Motoristas e no estado da Califórnia, em setembro de 2019, aprovou-se a Lei AB5, que considera os trabalhadores da Uber e Lyft como assalariados vinculados as respectivas empresas (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020, p.78).

As leis brasileiras sobre trabalho não acompanharam a modernização que ocorre através dos aplicativos e plataformas, conforme descrito por Filgueiras (2020), é o poder do neoliberalismo, que pretende fomentar uma nova racionalidade para tornar pessoas pequenos empresários, que assumem os riscos de sua profissão, com aval legal do Estado.

À medida que a tecnologia e a globalização perturbam e fragmentam o mundo do trabalho, alguns advogados alertam que o *status* legais de emprego são antiquados demais para capturar a complexidade de muitas relações de trabalho modernas. (O'Connor, S. 2017).

Diante destes fatos, é correto considerar as falas de (LEAL; RÉGO, 2011), é de extrema urgência que se construa políticas que se comprometam em garantir direitos trabalhistas, de forma a extinguir ou regulamentar essas 'formas marginais de trabalho', e que proporcionem melhores oportunidades aos trabalhadores, a fim de viabilizar melhores condições de vida para população brasileira.

A discussão no Brasil deveria ocorrer levando em conta a opinião própria da categoria de motoristas e motoboys de aplicativos. Assim, apresentariam sua respectiva opinião sobre a regulação. As manifestações demonstram que há opiniões divergentes sobre o tema, há grupos que defendem a regulação e outros, apenas melhorar as condições de trabalho, como os reajustes de tarifas por entrega ou corrida realizada.

8.2. Os aplicativos de delivery no Distrito Federal: os seus usos e a massa de “colaboradores”.

As empresas que se alocam no ramo do *delivery* não disponibilizam dados sobre a quantidade de entregadores em exercício e quantidade de pedidos realizados nas regiões. A pesquisa sobre os aplicativos que estão presente no cotidiano do Distrito Federal, apresentará apenas os dados generalizados, como aumento do número de pedidos no período de 2020, ocasionado pelos *lockdowns* e número de colaboradores em escala nacional.

Desta forma, esta seção trará dados sobre o cotidiano do entregador brasileiro e o modo como operam os aplicativos que se instalaram no Distrito Federal e a gestão de colaboradores que modelam o espaço de acordo com os interesses dos próprios aplicativos.

Primeiramente, deve-se entender o fato que o mercado formal em qualquer metrópole do Brasil, não dispõe empregos suficientes aos cidadãos que se tornam reféns de renda através de “bicos”, se alocam no setor informal da economia, descrito por Santos (2003a), o circuito, que utiliza o trabalho intensivo e diário em lugar da tecnologia. (SANGLARD, 2020).

“As atividades modernas que criam esse desequilíbrio são incapazes de fornecer empregos suficientes. Aqueles que não encontram trabalho no setor moderno refugiam-se, então, no circuito inferior da economia urbana.” (SANTOS, 2003, p.82).

Desta forma, a ascensão no número de motoboys nas ruas, se dá pelo fato da indisponibilidade de empregos ofertados nos centros urbanos. Também há uma contradição no exercício da função de motoboy, mesmo com tecnologias de ponta, não houve diminuição da jornada de trabalho, muito menos diminuição de trabalhos braçais, físicos, hoje, ainda realizado pelas classes de baixa renda. Há a ocorrência de uma seletividade tecnológica, as mais avançadas tecnologias provenientes da Indústria 4.0 estão concentradas em poder das grandes empresas transnacionais e das elites em geral, enquanto as pessoas que classes de renda baixa destas o trabalho braçal pertencente ao circuito inferior da economia. (ANTUNES, 2020).

Um ótimo exemplo é a empresa Uber, que aparenta ter um sistema trabalhista pertencente ao circuito superior da economia, mas apenas a empresa e seus respectivos diretores, todos seus colaboradores encaixam-se no circuito inferior da economia, portanto, é um circuito inferior travestido de superior.

A gestão dos aplicativos se dá de forma parecida entre as empresas provedoras do serviço. Os principais aplicativos de *delivery* que estão presentes no cotidiano do trabalhador residente no Distrito Federal (Uber, iFood, Rappi, 99Food), fazem todo controle do trabalho, seja a distribuição de pedidos, o preço das viagens, o tempo, quando e onde entregar, o rastreamento contínuo do trabalhador.

Existem diversos sistemas de coerção nestes aplicativos, eles produzem o espaço através do trabalho, seus sistemas de dinâmicas e promoções, como descrito por Sanglard (2020) são formas de estimular a presença de trabalhadores em setores onde o aplicativo possui mais força, as promoções e melhores dinâmicas ocorrem em regiões de maior poder aquisitivo ou em frente a shoppings e áreas comerciais, onde há mais chance de receber entregas, longe do local de moradia da maioria dos trabalhadores que se deslocam até estes pontos de interesse para conseguirem maiores rentabilidades ao trabalharem nestas plataformas.

A Uber Eats apresenta este sistema faz com que os entregadores de todo Distrito Federal se concentrem em regiões que a empresa mais necessite, no aplicativo, há o nomeado sistema de dinâmicas. Este sistema prioriza áreas de maior demanda e, portanto, áreas de maior poder aquisitivo. A figura abaixo apresenta como se dão estes recortes espaciais e seus valores referentes a multiplicação de ganhos.

Figura 1 – Interface de dinâmicas da Uber Eats.



Agenda de promoções. Fonte: Uber Driver (2020).

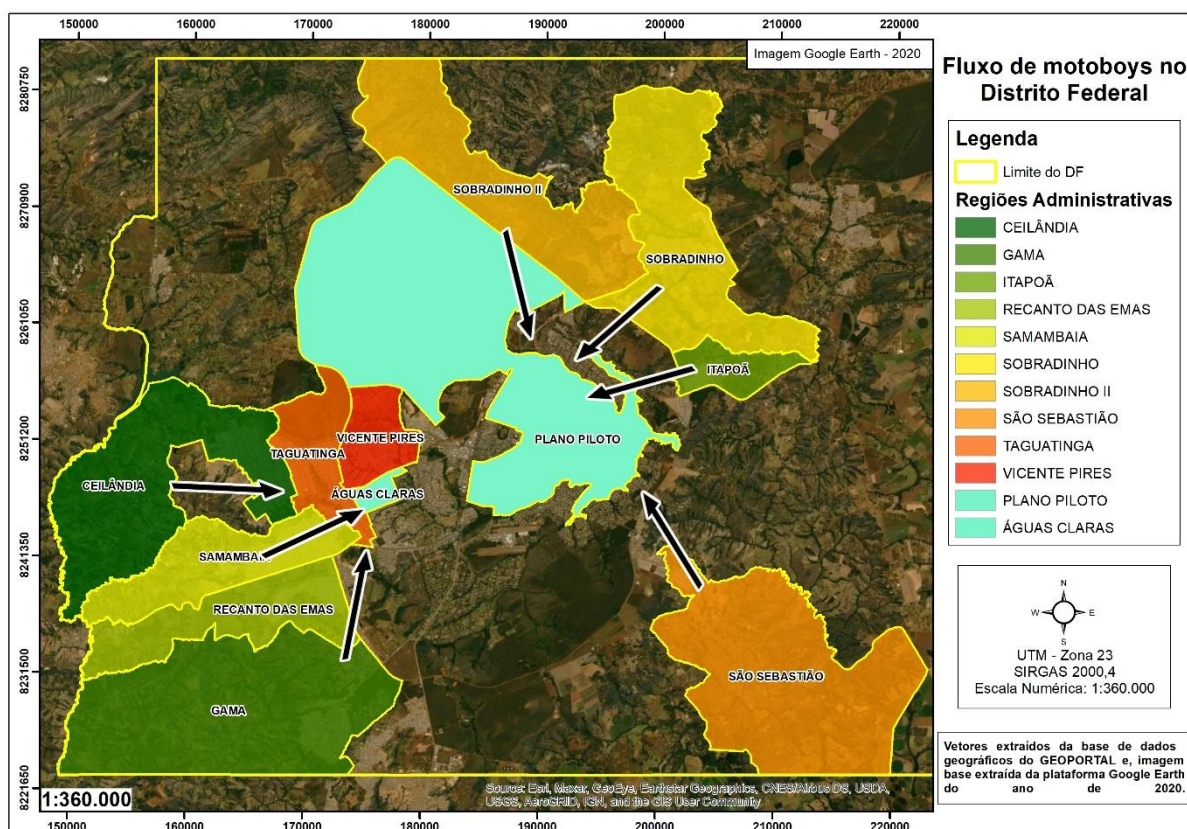
Figura 2 – Interface de dinâmicas promocionais da Uber Eats.



Agenda de promoções. Fonte: Uber Driver (2020).

A Uber Eats, apresenta dois sistemas simultâneos de bonificação para entregadores. O primeiro trata-se dos recortes espaciais nas Regiões Administrativas, os valores de multiplicação que há em cada recorte são determinados pela empresa, que condiciona os motoboys a se deslocarem para áreas de maior fator de multiplicação por entrega. O segundo sistema é relativo à demanda e horários de pico de regiões, a segunda figura, apresenta uma “fumaça” na área da Região Administrativa de Taguatinga e Águas Claras, locais movimentados e que há número alto de chamados. Caso o entregador esteja dentro da “fumaça” apresentada na figura, o mesmo recebe um valor adicional em reais por cada entrega realizada. O mapa 1, apresentado abaixo, expõe o fluxo de entregadores no Distrito Federal. É passível de se afirmar que no DF, há duas centralidades quanto ao serviço de *delivery*, o Plano Piloto e Águas Claras, os entregadores próximos à estas regiões deslocam-se diariamente, como a migração pendular, presente atualmente nos grandes centros urbanos.

Mapa 1 – Fluxo de motoboys no Distrito Federal



Fonte: GEOPORTAL (2021). Elaborado pelo autor.

Ambos sistemas, são formas de influenciar o deslocamento do entregador para estas áreas que possui tanto dinâmicas promocionais, como recortes espaciais com maiores valores de multiplicação. Sendo assim, a problematização desta parte da pesquisa se dará na apresentação destes dados e o retorno as referências obtidas na pesquisa, lembrando sobre o deslocamento para estas áreas de melhores ganhos e a carga horária de ócio na espera de novos chamados não são pagas pelo aplicativo, juntamente dos dados retirados do aplicativo Uber Eats, mostrando a média de ganhos por entrega utilizando bicicletas, dados estes que como acima explicitados, possuem deficiências na questão do tempo e distância percorridos pelo entregador, conforme descreve Sanglard (2020).

É nítido o aumento de autônomos em todo território nacional, fato este agravado pela a crise econômica e sanitária global. No Brasil, observou-se o aumento generalizado da quantidade de *motoboys* e *bikeboys* nas ruas, devido ao aumento do desemprego, desta forma, o trabalho tradicional, ou seja, o assalariado, cada vez mais torna-se mais distante da realidade da população (FILGUEIRAS; CAVALCANTE,

p.162). Portanto, o emprego assalariado perde importância na sociedade moderna, é visto novas formas de organização que ascendem o trabalho individual e autônomo.

O aumento do número de *motoboys* e *bikeboys* em 2020, ocasionado pelo aumento do desemprego, promoveu a diminuição do valor das entregas e as empresas também não dispuseram equipamentos de proteção essenciais aos colaboradores, mesmo com o aumento expressivo no número de pedidos e o serviço exercido pelos entregadores passando a ser essencial no momento de pandemia, visto que um entregador realiza de 10 a 20 entregas por dia e, portanto, para cada entregador na rua, 10 a 20 pessoas ficam em casa, e assim, mantendo o controle da pandemia e o fortalecimento da quarentena, conforme descreve Sanglard (2020).

Essa precarização promovida pelos aplicativos forçou uma mobilização nacional para melhora de condições de trabalho dos entregadores. Sanglard (2020), aborda em um artigo as manifestações que ocorreram dia 01 de julho, organizada pela AMAEDF – Associação dos Motoboys Autônomos e Entregadores do Distrito Federal, onde as demandas dos manifestantes eram o aumento nas taxas de entregas, visto que, neste tempo de pandemia os entregadores vem ganhando gradativamente menos renda por dia trabalhado e também equipamentos de higienização pessoal contra a COVID-19, bem como o fim do sistema de pontuação implantado por alguns aplicativos, banimentos indevidos e o recebimento gratuito de equipamentos de proteção individual, sendo eles máscaras, luvas e álcool gel de todas as empresas que fornecem serviço de entregas de comida.

São problemas gerados através da informalidade, que, além dos problemas específicos da categoria, eles não possuem direitos à férias remuneradas, décimo terceiro, tickets para refeição, vale-transporte ou vale-combustível, seguro-desemprego, auxílio-doença e além disso, o seguro DPVAT que cobria casos de morte, invalidez permanente ou despesas com assistências médica e suplementares por lesões de menor gravidade causadas por acidentes de trânsito, pago por todos proprietários de veículos, foi extinto pelo atual governo por medida provisória em 2019, tornando mais difícil a vida dos entregadores no Brasil.

Figura 3 – Passeata dos entregadores em Brasília, 1 de julho.



Imagem de celular. Fonte: O autor. (2020).

Figura 4 - Paralisação dos entregadores em Brasília, 25 de julho.



Imagem de celular. Fonte: O autor. (2020)

Essas manifestações não surtiram efeitos no cotidiano dos entregadores. Conforme descreve Sanglard (2020) todas demandas requisitadas pela manifestação não foram atendidas, com exceção da empresa iFood e Uber Eats que disponibilizaram aos entregadores equipamentos para proteção contra a COVID-19. A Uber Eats optou pelo estorno do dinheiro ao entregador nas compras de álcool gel, luvas e máscaras, mediante a apresentação das notas fiscais em uma opção no aplicativo. O iFood disponibilizou kits de higienização para todos os entregadores e aos que não receberam, a empresa disponibilizou R\$ 30,00 para a compra dos equipamentos de proteção contra a COVID-19, bem como o seguro de vida, que

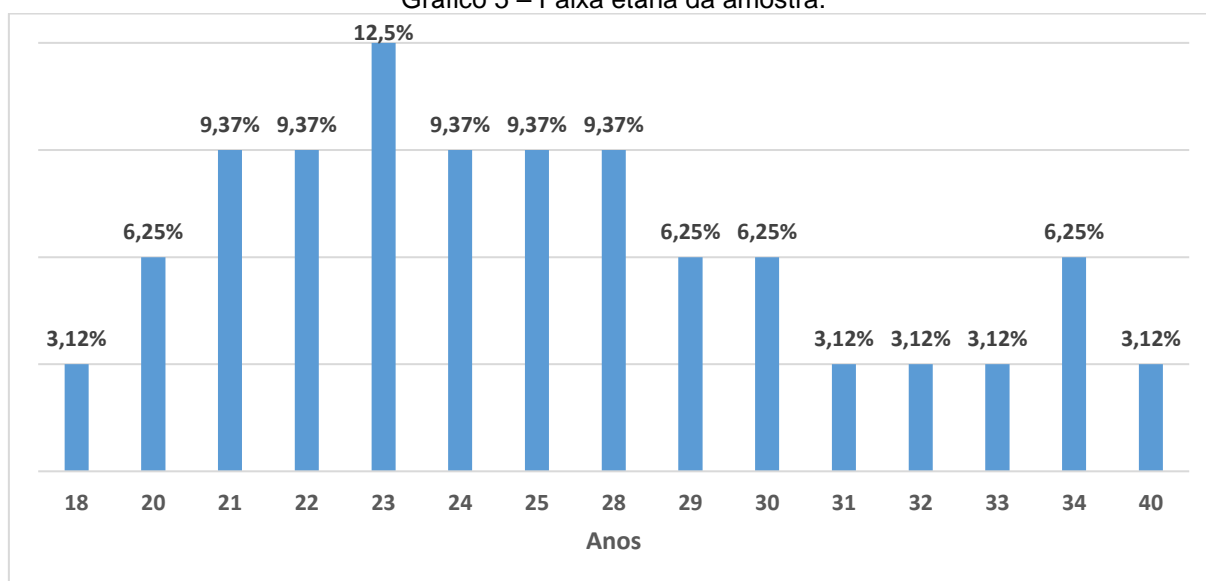
oferece até R\$ 15,000,00 ao entregador que sofrer acidentes enquanto está trabalhando pelo aplicativo.

Entretanto, quanto ao aumento das taxas de entregas, que era a demanda principal das duas manifestações, em nenhuma das empresas que dominam o mercado de entregas (Uber Eats, iFood, Rappi) não houveram reajustes e também não houve nenhuma resposta quanto o bloqueio indevido de contas.

8.3. As possibilidades e as realidades enfrentadas pelos trabalhadores de aplicativos

Apresentando primeiramente os dados de caracterização da amostra, é observado que há predominância de entregadores entre 21 e 28 anos, os indivíduos presentes nessa faixa representa 59% da amostra vide gráfico 5.

Gráfico 5 – Faixa etária da amostra.



Elaborado pelo autor (2021).

São jovens majoritariamente do sexo masculino (96%), residentes em maioria, na Região Administrativa de Samambaia, conforme apresenta a tabela 3 abaixo.

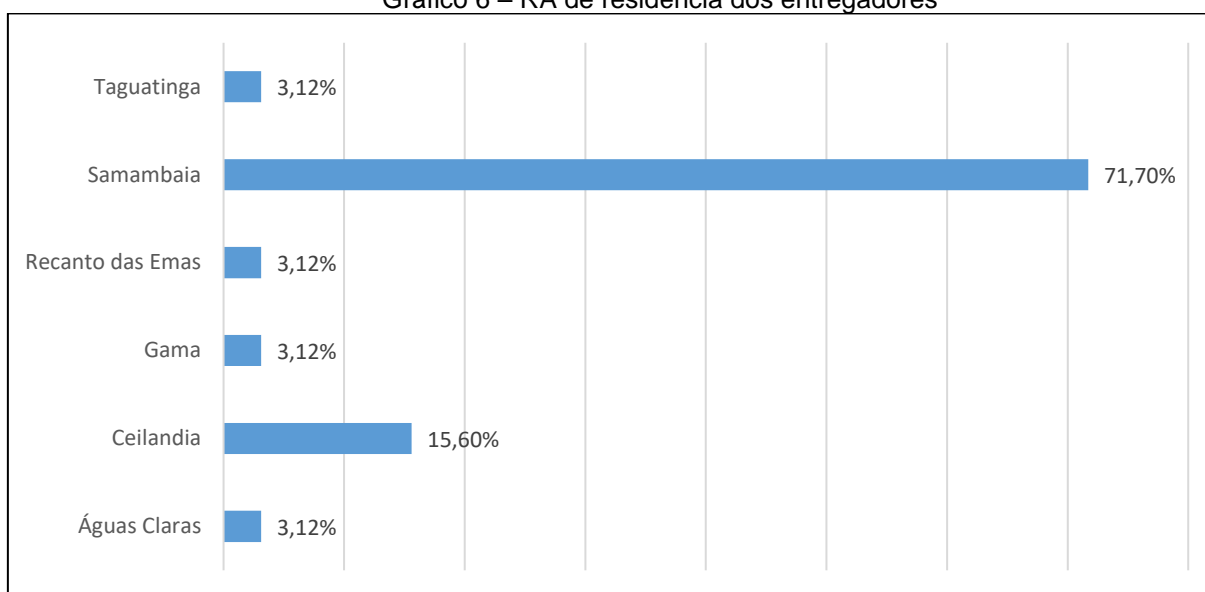
Tabela 3 – Sexo dos entregadores da amostra

Sexo	
Feminino	4%
Masculino	96%

Elaborado pelo autor (2021).

Os resultados quanto ao local de residência e de exercício do trabalho dos entrevistados tendem à um padrão, este fato se deve pela divulgação do questionário ser publicado apenas em grupos de WhatsApp de motoboys de Samambaia, e portanto, o local de residência e as Regiões Administrativas onde os entregadores mais realizam entregas, são regiões próximas de Samambaia, havendo assim um grande número de motoboys que realizam entregas em Águas Claras, Taguatinga e no próprio local de residência: Samambaia, conforme observa-se no gráfico 6.

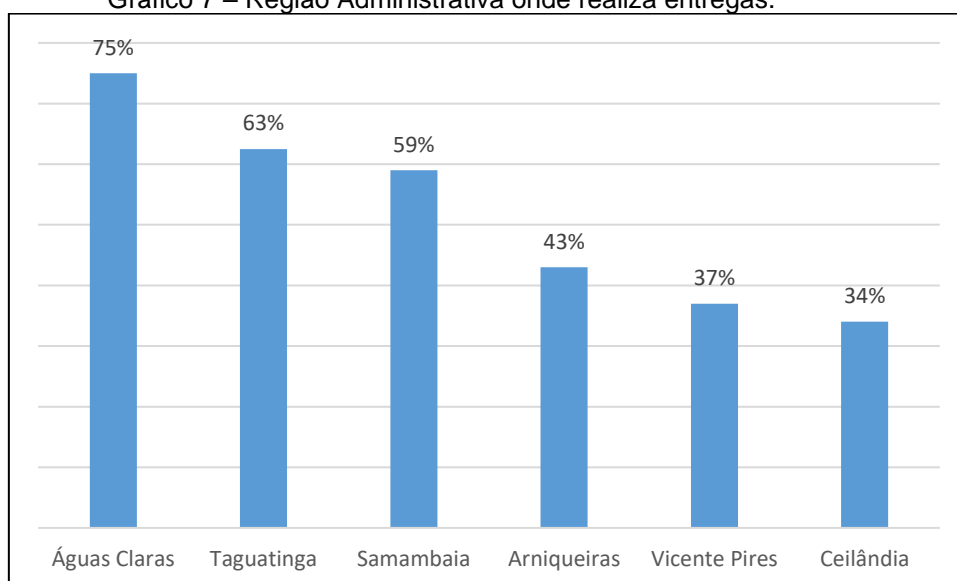
Gráfico 6 – RA de residência dos entregadores



Elaborado pelo autor (2021).

Com relação às Regiões Administrativas que os entregadores exercem a função de motoboy, é visto em primeiro lugar, a RA de Águas Claras em seguida de Taguatinga e Samambaia, estas RAs apresentam alta demanda de pedidos nos horários de pico, com exceção de Samambaia, que, aparece em terceiro lugar, mas devido ao maior número de entregadores residentes nesta região e, portanto, há mais facilidade de deslocamento, conforme exposto no gráfico 7.

Gráfico 7 – Região Administrativa onde realiza entregas.



Elaborado pelo autor (2021).

Quanto a duração da jornada de trabalho, observa-se que 53,1% dos entregadores trabalham de 8-12 horas diárias, 12,5% trabalham mais de 12 horas, apenas 9,4% dos entrevistados trabalham de 3-5 horas por dia, conforme exposto na tabela 4 logo abaixo.

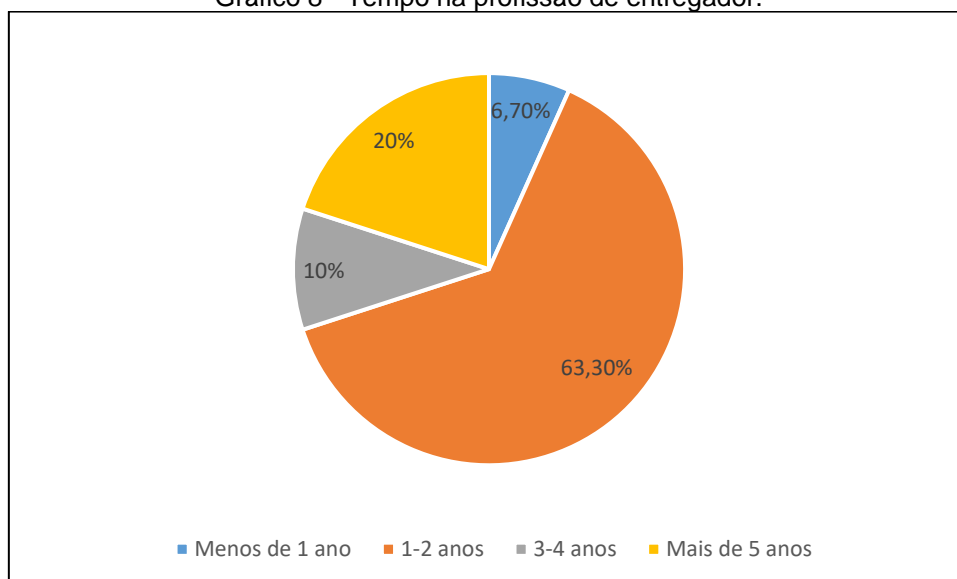
Tabela 4 – Duração da jornada diária de trabalho.

3-5 horas/por dia	9,40%
5-8 horas/por dia	25%
8-12 horas/ por dia	53,10%
Mais de 12 horas	12,50%

Elaborado pelo autor (2021).

O tempo na profissão de entregador para a maioria dos entregadores (63,3%) é de 1-2 anos, apenas 20% possui 5 anos ou mais na profissão. Esta questão apresenta um fato: a maioria tornara-se entregadores de aplicativos em tempos de pandemia, conforme viu-se o aumento do número de entregadores nas ruas, conforme demonstrado em seções anteriores, apresentado no gráfico 8 abaixo.

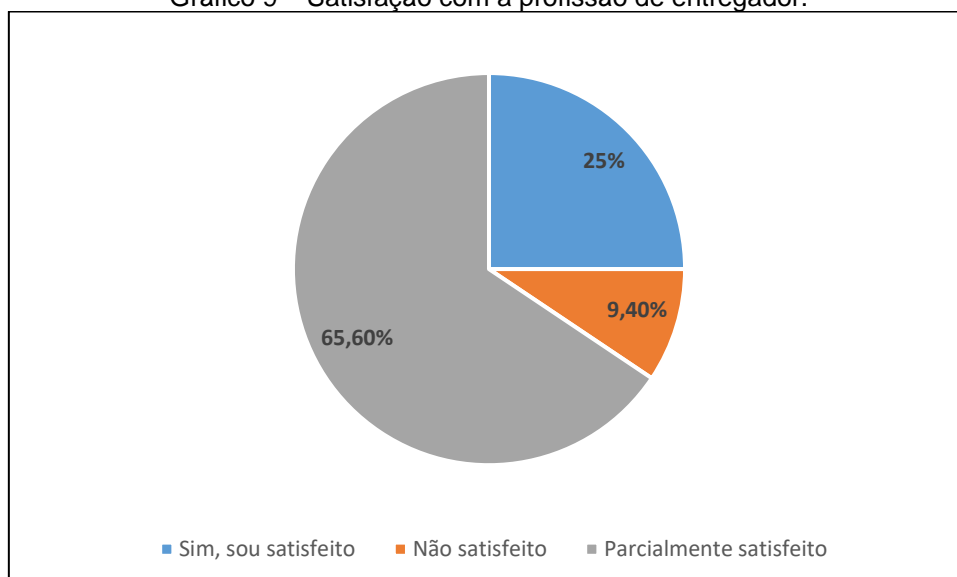
Gráfico 8 - Tempo na profissão de entregador.



Elaborado pelo autor (2021).

Apresentando resultados quanto a qualidade de vida do entregador de aplicativo, primeiramente, quanto a satisfação em ser entregador, observou-se que 65,6% dos entregadores estão parcialmente satisfeitos, 25% estão satisfeitos e 9,4% insatisfeitos.

Gráfico 9 – Satisfação com a profissão de entregador.



Elaborado pelo autor (2021).

Quanto a satisfação com as regras impostas pelos aplicativos, apresentadas na gráfico 9 e tabela 5, referente às regras dos aplicativos como os banimentos, imposição d tempo para realização de coleta de pedidos e entregas, a maioria dos entregadores (59,4%) mostraram descontentamento com os aplicativos, fato curioso,

mesmo com regras não bem-vistas pelos entregadores, ainda há uma satisfação positiva com o exercício da profissão de entregador, exemplificado na tabela anterior.

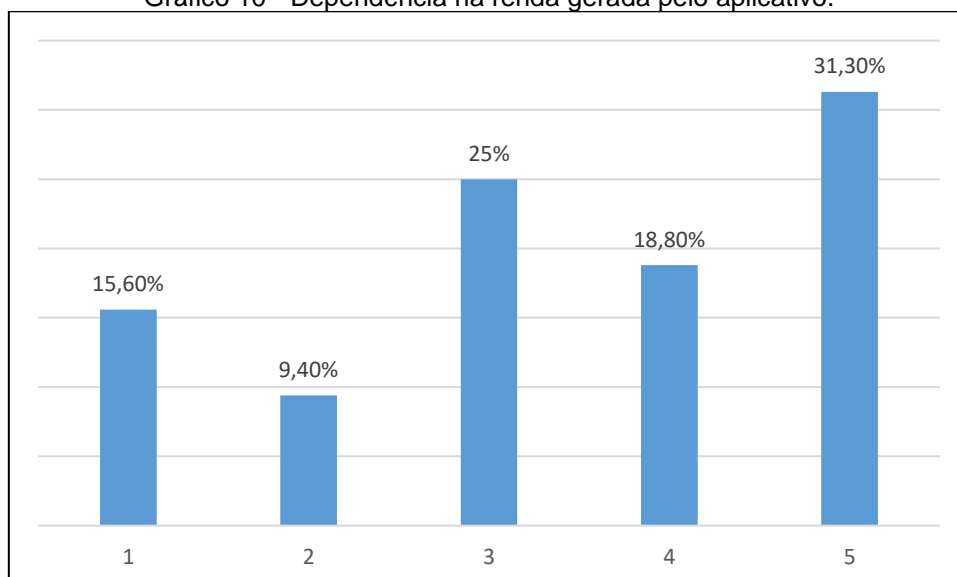
Tabela 5 – Satisfação com as regras importas pelos aplicativos

Satisfeito	12,5%
Insatisfeito	59,4%
Parcialmente satisfeito	28,1%

Elaborado pelo autor (2021).

Quanto à carga horária diária e a renda obtida através dos aplicativos, observa-se que 75,1% dos entregadores entrevistados são de parcial a totalmente dependentes da renda gerada pelos aplicativos. Os aplicativos são a fonte de renda principal para 31,3% dos entrevistados, conforme observa-se no gráfico 10 abaixo. A régua lê-se 1 para totalmente independente e 5 para totalmente dependente.

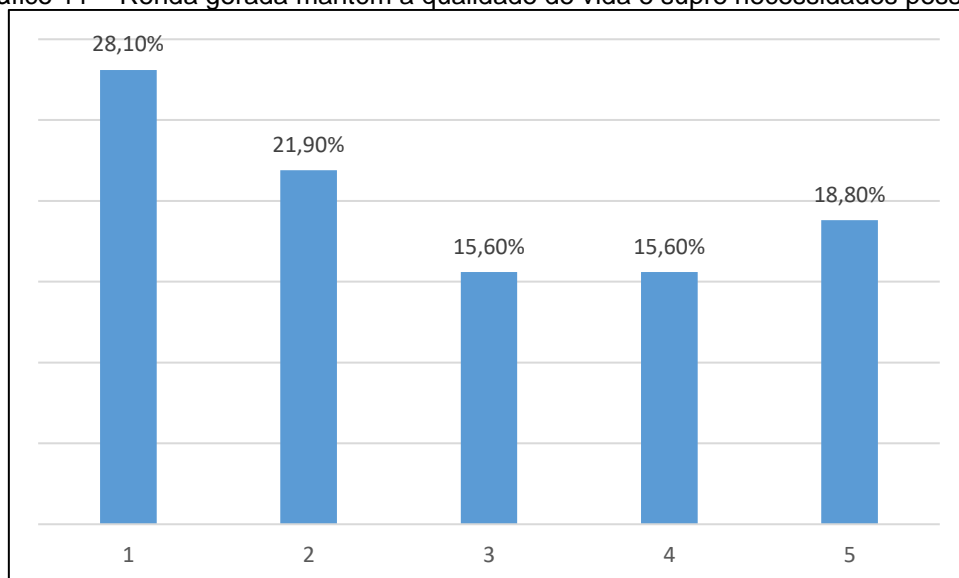
Gráfico 10 - Dependência na renda gerada pelo aplicativo.



Elaborado pelo autor (2021).

A renda obtida através dos aplicativos de entrega não é suficiente para manter a qualidade de vida e suprir as necessidades pessoais para 28,1% dos entrevistados, apenas 18,8% afirmam conseguir se manter apenas com a renda obtida pelos aplicativos, conforme exposto no gráfico 11 abaixo. A régua da tabela lê-se 1 para concordo totalmente e 5 para discordo totalmente.

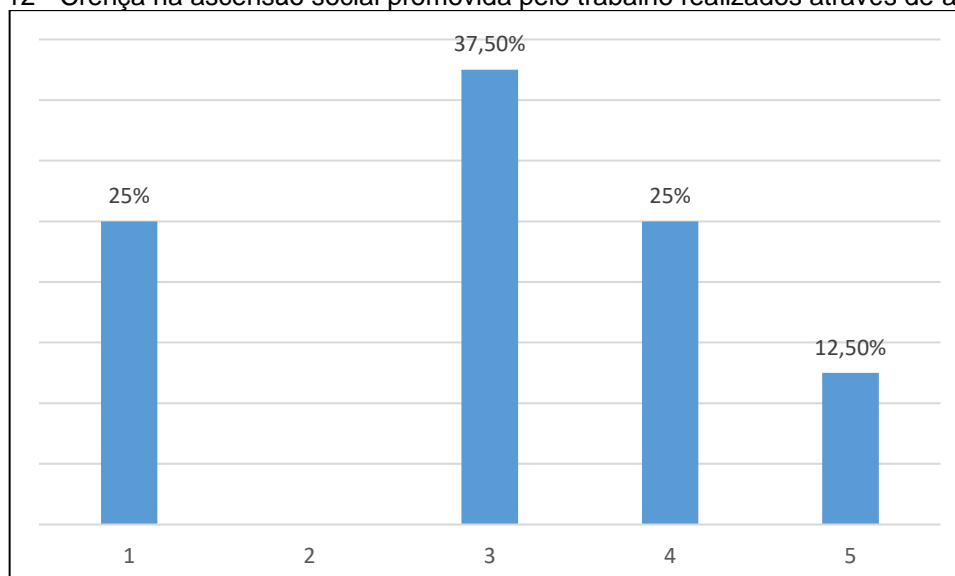
Gráfico 11 – Renda gerada mantém a qualidade de vida e supre necessidades pessoais



Elaborado pelo autor (2021).

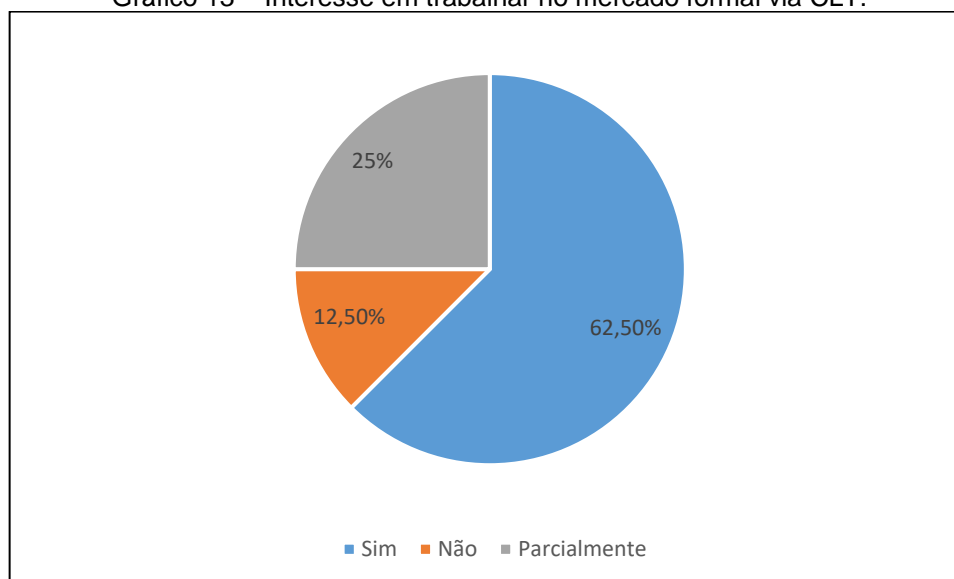
Sobre a questão de mobilidade social, há uma consciência por parte da classe de entregadores que não há ascensão social apenas com a renda gerada através dos aplicativos. 37,5% dos entrevistados acreditam parcialmente em mudanças positivas na qualidade de vida, 12,5% desacreditam totalmente e outros 25% acreditam na ascensão social através dos aplicativos de entrega, conforme explicitado no gráfico 12. A régua da tabela lê-se 1 para acredito totalmente e 5 para desacredito totalmente.

Gráfico 12 - Crença na ascensão social promovida pelo trabalho realizados através de aplicativos



Elaborado pelo autor (2021).

Gráfico 13 – Interesse em trabalhar no mercado formal via CLT.



Elaborado pelo autor (2021).

Concordando com o resultado exposto no gráfico 13, é observado um alto interesse (62,5%) de entregadores em saírem da profissão e atuarem no mercado formal, sendo contratados via CLT e apenas 12,5% afirma não ter interesse algum.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os meios técnicos e os sistemas produtivos modificaram as relações sociais, políticas e econômicas. A evolução que foi nomeada a "Indústria 4.0", revelaram as maiores barbáries contra o trabalhador. As políticas brasileiras vigentes são dotadas de ideias neoliberais, seja de flexibilização de direitos e precarização trabalhista, se tornaram ainda mais efetivas com o advento da tecnologia e o aumento do poder político da elite financeira e do poder privado.

Há hoje um controle do trabalhador por meio das plataformas digitais, não apenas os aplicativos de delivery, mas plataformas em sentido amplo: seja sites de varejo online, as próprias redes sociais que atualmente são fonte de renda para milhares de pessoas, e assim essa "internet das coisas" controle e persuade toda classe trabalhadora.

A uberização fomentou uma alienação na classe de motoboys, no sentido de que a liberdade proveniente do trabalho realizado em aplicativos, mascara a falta de direitos, o não assalariamento e a falta de seguridade social, e assim, os meios

técnicos evoluíram e tornaram-se tecnológicos, são utilizados pelas grandes corporações multinacionais e que fomentam o aumento da informalidade.

A pandemia forçou milhares de pessoas a migrarem para o mercado informal, a opção de tornar-se motoboy na pandemia, trabalhando nos aplicativos foi forçada pelo desemprego proveniente da crise atual.

O discurso neoliberal de "empreendedor de si mesmo" cai por terra, quando é evidenciado a renda gerada pelos aplicativos é a fonte principal de renda da maioria dos motoboys, não há liberdade quando os entregadores se veem forçados a trabalharem mais de 12 horas por dia para manterem uma renda mínima que supra suas respectivas necessidades pessoais.

Quanto a mobilidade urbana, propriamente dita, foi observado que os aplicativos controlam os deslocamentos dos motoboys nos centros urbanos com base em seus próprios interesses, bonificando entregadores que realizam entregas em áreas de alta demanda/poder aquisitivo, deslocamento este que claro, é arcado pelo próprio entregador.

A pesquisa realizada demonstrou que há vontade de mudança e ascensão social por parte dos motoboys, a dita mobilidade social. Alguns creem que a ascensão social se dará pelos aplicativos, outros creem que tal mudança ocorrerá através de outros meios, mas, são parcialmente satisfeitos em maioria, com o exercício da profissão de motoboy, mas veem como passageiro, possuindo interesse em oportunidades de emprego no mercado formal.

Precisa-se entender que o trabalho digital é regulável pelo Estado, caso que ocorreu em outros países, assim, construindo políticas sociais efetivas que criem novos caminho levando a justiça social aos trabalhadores digitais.

10. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABÍLIO, L. C; AMORIM, H; GROHMANN, R. **Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas**. Sociologias. ano 23, nº 57, (2021) p. 26-56.
- ABÍLIO, L. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. *In*: R, ANTUNES (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. v. 1, seção 7, p. 111-124.
- ANDRADE, J; SILVA, M. L. F. A distribuição perversa de renda urbana do Distrito Federal. *In*: PAVIANI, ALDO (org.). **Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília**. 1. ed. Brasília: UnB, 1987. v. 1, cap. 4, p. 73-104.
- ANTUNES, R. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. *In*: R, ANTUNES (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. v. 1, seção 1, p. 11-22.
- ANTUNES, R. **Coronavirus: o trabalho sob fogo cruzado**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020a. 51 p.
- ATLAS do Distrito Federal. 1. ed. Brasília: CODEPLAN, 2020. Atlas. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/atlas-do-distrito-federal-2020/>. Acesso em: 25 out. 2021.
- BARBOSA, R; PRATES, I. **EFEITOS DO DESEMPREGO, DO AUXÍLIO EMERGENCIAL E DO PROGRAMA EMERGENCIAL DE PRESERVAÇÃO DO EMPREGO E DA RENDA (MP Nº 936/2020) SOBRE A RENDA, A POBREZA E A DESIGUALDADE DURANTE E DEPOIS DA PANDEMIA**. Mercado de trabalho, IPEA, n. 1, p. 65-79, 2020. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10187>. Acesso em: 25 out. 2021.
- BRANCO, L. C. Brasília: do centro à periferia ou uma viagem redonda. *In*: PAVIANI, ALDO (org.). **Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília**. 1. ed. Brasília: UnB, 1987. v. 1, cap. 1, p. 21-32.
- CARVALHO, A. S. **A técnica logística no toyotismo: uma aproximação geográfica do just-in-time**. Geousp – Espaço e Tempo (Online), v. 21, n. 1, p. 32-47, abril. 2017. ISSN 2179- 0892
- CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTE DA ANPET, 32^o., 2018, Gramado. **TÁXI E UBER: IMPLICAÇÕES SOBRE REGULAMENTAÇÕES E QUALIDADE DOS SERVIÇOS NO BRASIL [...]**. 2018. 12 p.
- CONTEÚDO, Estadão. **APPS como Uber e iFood se tornam "maior empregador" do Brasil**. 1. [S. l.]: Revista EXAME, 28 abr. 2019. Disponível em: <https://exame.com/economia/apps-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-pessoas/>. Acesso em: 25 out. 2021.

COSTA, S. Pandemia e Desemprego no Brasil. *In*: COSTA, S. **Pandemia e desemprego no Brasil**. 1. ed. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rap/a/SGWCFyFzjzrDwgDJYKcdhNt/?lang=pt>. Acesso em: 25 out. 2021.

DIJCK, T. P; MARTJIN, D. W. **The platform Society**: Public Values in a Connective. Nova York: Oxford University Press, 2018. 240 p. v. 1.

FAGNANI, E. Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais. **Instituto de Economia**, Campinas, Unicamp, v. 1, ed. 1, 2017. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/3531/TD302.pdf>. Acesso em: 25 out. 2021.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação do capitalismo contemporâneo. *In*: R, ANTUNES (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. v. 1, seção 4, p. 59-78.

FILGUEIRAS, V.; CAVALCANTE, S. Um novo adeus à classe trabalhadora? *In*: R, ANTUNES (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. v. 1, seção 11, p. 159-178.

FONTES, V. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo**, [s. l.], v. 5, ed. 8, p. 46 - 66, 2017.

GOVERNO FEDERAL. **Número de pedidos de seguro-desemprego em setembro de 2020 é menor que em 2019**. Ministério da Economia, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2020/trabalho/outubro/numero-de-pedidos-de-seguro-desemprego-em-setembro-de-2020-e-menor-que-em-2019>. Acesso em: 25 out. 2021.

GRAHAM, M.; ANWAR, M. A. Trabalho digital. *In*: R, ANTUNES (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. v. 1, seção 11, p. 159-178.

GROHMANN, R.; Plataformização do trabalho: características e alternativas. *In*: R, ANTUNES (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. v. 1, seção 6, p. 93-109.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Editora Loyola. 17^o Edição. São Paulo. 2008. IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Desemprego**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em 21 de out. 2021.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Desemprego. 2021. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em: 17 de nov. 2021.

JANONE, L. **Pandemia deixará mais de 200 milhões de desempregados**. 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/business/pandemia-deixara-mais-de-200-milhoes-de-desempregados-ate-2022-diz-oit>. Acesso em: 25 out. 2021.

LEAL, C. M.; RÊGO, L. V. **O TRABALHO EM TEMPOS DE REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA**. Jornada Internacional de Políticas Públicas. UFPI. Piauí. 2015. Anais eletrônicos. Disponível em: http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA_EIXO_2011/TRANSFORMACOES_NO_MUNDO_DO_TRABALHO/O_TRABALHO_EM_TEMPO_S_DE_REESTRUTURACAO_PRODUTIVA.pdf. Acesso em: 21 de out. 2021.

MARTINS, S. S. V.; LIPP, D. F. S.; JUNIOR, R. C. T. M. **TEMPOS DE PANDEMIA: POSSIBILIDADES PARA OS TRABALHADORES NA NOVA CRISE QUE SE INSTALA**. Revista *Valore*. UFJF, Minas Gerais. 2020.

O'CONNOR, S. **"Bogus" Self-Employment Deprives Wrkers of their Rights**", *Financial Times*, 18 ago, 2017. Disponível em: <https://www.ft.com/content/c6231ad6-45a6-11e5-af2f-4d6e05eda22>; Acesso em: 10 set. 2020.

OLIVEIRA, M. L. P.; **Contradições e conflitos no espaço de classes: centro versus periferia**. In: PAVIANI, ALDO (org.). **Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília**. 1. ed. Brasília: UnB, 1987. v. 1, cap. 5, p. 105-120.

PDAD – **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios**. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/pdad-2018/>. Acesso em: 03 de set. 2021.

PRAUN, L.; ANTUNES. A demolição dos direitos do trabalho na era do capitalismo informacional-digital. In: R, ANTUNES (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020. v. 1, seção 12, p. 179-192.

REUTERS. **Candidatos a entregador do iFood mais que dobram após corona vírus**. 2020. Disponível em: <https://br.reuters.com/article/internetNews/idBRKBN21J6N4-OBRIN>> Acesso em: 15 de setembro de 2020.

RIBEIRO, G. **Porque que leis sobre apps como uber não limitam a precarização do motorista**. [S. l.]: Portal TILT, 2020. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/03/10/por-que-leis-sobre-apps-como-uber-nao-limitam-precarizacao-do-motorista.htm>. Acesso em: 25 out. 2021.

RIBEIRO. A. F. **Taylorismo, fordismo e Toyotismo**. Revista *Lutas Sociais*. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/ls/article/viewFile/26678/pdf>. São Paulo, vol.19 n.35, p.65-79, jul./dez. 2015.

PAVIANI. A. **Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília**. 1. ed. Brasília: UnB, 1987. v. 1, cap. 1, p. 35-48.

ROSA, H. (2013). *Social acceleration. A new theory of modernity (new directions in critical theory)*. 2013. Hartmut Rosa. Nova Iorque: Columbia University Press.

SANGLARD, L. **Mobilidades em Milton Santos: a ilusão de ascensão social dos entregadores de aplicativos**. 26º CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UNB. 2020. Brasília. 14 p. **Anais Eletrônicos**. Disponível em: <<https://conferencias.unb.br/index.php/iniciacaocientifica/26CICUNB17DF/paper/view/34859>>. Acesso em: 15 de setembro de 2020.

SANTOS, I. N.; AZEVEDO, J. **Compressão do espaço-tempo e hiperlocalização: os novos flâneurs**. Comunicação e Sociedade, vol. 35, 2019, pp. 239 – 257.
SANTOS, M. **A urbanização Brasileira**. EduSP, 2005. 5 ed. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo.

SANTOS, M. **Economia Espacial: críticas e alternativas**. 3º Edição. São Paulo, EduSP, 2003. 204 p.

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. 2º Edição. São Paulo, Editora Nobel, 1990. 117 p.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 2º Ed. Coleção espaços, São Paulo: Nobel, 1992. 141 p.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova: técnica, espaço, tempo**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1998.

SHELLER, M.; URRY, J. **The new mobilities paradigm. Environment and Planning**. Lancaster, Volume 38, p. 207-226, jan. 2005.

VASCONCELOS, E. A. S.; TARGINO, I. **Informalidade no mercado de trabalho brasileiro (1993-2013)**. Revista Abet. pp.141 - 161. 2015. Disponível em: <<https://periodicos.ufpb.br/index.php/abet/article/download/25705/13881/53505>>. Acesso em: 15 de setembro de 2020.

WRIGHT, C. L.; Transporte em Brasília. In: PAVIANI, ALDO (org.). **Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília**. 1. ed. Brasília: UnB, 1987. v. 1, cap. 9, p. 187-208.