

Universidade de Brasília

Instituto de Ciência Política

A importância dos *points* para a construção das mobilizações da categoria de entregadores por aplicativo no Distrito Federal

Brasília - DF

setembro/2022

Universidade de Brasília

Instituto de Ciência Política

A importância dos *points* para a construção das mobilizações da categoria de entregadores por aplicativo no Distrito Federal

Pedro Burity Borges

Monografia apresentada ao Curso de Ciência Política, do Instituto de Ciência Política, Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Ciência Política sob a orientação do professor Ricardo Colturato Festi.

Brasília - DF

setembro/2022

Resumo

O presente trabalho busca identificar a importância dos *points*, espaços utilizados por entregadores por aplicativo para descanso e espera de pedidos, nas mobilizações da categoria por melhorias nas condições de trabalho, com ênfase no Breque dos Apps, ocorrido em 1º de julho de 2020. Para isso, é feita uma análise da rotina dos entregadores brasileiros e do processo de construção das mobilizações através de entrevistas, relatórios e matérias jornalísticas. Os *points* se mostraram instrumento importante para a criação de canais de comunicação e solidariedade dos trabalhadores e, numa perspectiva lukacsiana, para a construção de consciência de classe. Constatou-se a relevância desses espaços para a categoria, sendo a consolidação de pontos de apoio com condições mínimas para o trabalho uma das principais reivindicações do Breque dos Apps e de outras mobilizações.

Palavras-chave: Breque dos Apps, plataformização do trabalho, neoliberalismo

SUMÁRIO

Introdução	5
CAPÍTULO I - PLATAFORMAS DIGITAIS E O TRABALHO DE ENTREGA POR APLICATIVO	8
1.1 - A dinâmica do trabalho por aplicativos de entrega	8
1.2 - Aplicativos e a construção do sujeito neoliberal	10
CAPÍTULO II - OS POINTS E A ROTINA DO ENTREGADOR NO DISTRITO FEDERAL	12
2.1 - Os points no Distrito Federal	12
2-2 - Impressões dos entregadores sobre a rotina de trabalho	14
2.3 - Classe e consciência para entregadores	16
CAPÍTULO III - A CONSTRUÇÃO DOS BREQUES DOS APPS	20
3.1 - Prelúdio ao Breque dos Apps	21
3.2 - 1º de julho de 2020: O Breque dos Apps	22
3.3 - A mobilização da categoria e o Breque dos Apps no Distrito Federal	24
CONSIDERAÇÕES FINAIS	27
Referências bibliográficas	29

Introdução

Com a alta dos aplicativos de delivery de comida no Brasil e um notável crescimento do desemprego e do trabalho informal, acentuado durante a pandemia da COVID-19¹, dezenas de milhares de brasileiros passaram a ocupar as ruas e outros espaços das cidades com suas motos e bicicletas². A categoria dos motoboys, popularizada nas últimas décadas e ainda mais precarizada com o surgimento dessas plataformas, enfrenta riscos diários em meio ao intenso tráfego das cidades e aos constantes deslocamentos realizados. Na maior parte do tempo, se encontram em seus veículos realizando suas entregas, com poucas pausas durante a jornada, que podem ser feitas em frente a restaurantes ou em qualquer lugar que caiba suas motos. Esses espaços de descanso são conhecidos pela categoria como *points*, em referência ao grande fluxo de entregas que seus arredores apresentam e às características de pontos de apoio que podem possuir.

Nos últimos anos, especialmente em 2020, um dos períodos mais críticos da pandemia, a categoria dos motoboys realizou grandes mobilizações no Distrito Federal e em todo o país reivindicando a garantia de direitos e melhores condições de trabalho. Ciente dos riscos de sua profissão e da importância que tiveram durante os momentos de rígido isolamento social, milhares de entregadores paralisaram suas atividades, exigindo garantias contra bloqueios injustos nas plataformas, equipamentos de proteção individual, pontos de apoio, entre outras várias demandas³.

Muitas dessas mobilizações mostraram a importância dos espaços de convivência, sociabilidade e organização da categoria de motoboys, os *points*. Ora articulados no espaço urbano, ora constituídos nos meios digitais das redes sociais, como no WhatsApp, esses espaços delineiam trilhas por onde parece ser possível compreender as formas de organização dessa categoria, que até o momento não contam com espaços, órgãos e rotinas plenamente

¹ GOMBATA, Marsília. Trabalho informal bate recorde e deve continuar a crescer. Valor Econômico. Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2021/11/10/trabalho-informal-bate-recorde-e-deve-continuar-a-crescer.ghtml>>. Acesso em: 29 set. 2022.

² DEBORAH HANA CARDOSO. Motoristas e entregadores por aplicativo crescem quase 1.000% em 5 anos. Correio Brasiliense. Disponível em: <<https://www.correiobrasiliense.com.br/economia/2022/04/5002752-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo-crescem-quase-1-000-em-5-anos.html>>. Acesso em: 29 set. 2022.

³ SUDRÉ, Lu. “A guerra continua”, prometem entregadores dos breques contra apps. Brasil de Fato. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2020/07/30/a-guerra-continua-prometem-entregadores-dos-breques-contra-apps>>. Acesso em: 29 set. 2022.

institucionalizados. Assim, qual seria a relação desses *points* com a construção das lutas dos entregadores de aplicativos?

O objetivo do presente trabalho é identificar, através da análise das rotinas dos entregadores do Distrito Federal e das mobilizações da categoria, a influência dos *points* para a construção do primeiro Breque dos Apps ocorrido no dia 1º de julho de 2020, observando de que forma estes espaços auxiliaram para a divulgação e a propagação da paralisação, seja através de panfletos e cartazes, de grupos em redes sociais diretamente ligados aos *points* ou de diálogos diretos entre entregadores, relatados por eles em entrevistas.

Para o desenvolvimento do trabalho, analisou-se os resultados da pesquisa de campo que embasou o estudo sobre entregadores por aplicativo, organizada pelo Instituto Observatório Social (IOS) em parceria com a Central Única dos Trabalhadores (CUT), a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e pesquisadores da Universidade de Brasília (UnB), que entrevistou e coletou relatos de entregadores do Distrito Federal durante o segundo semestre de 2020 (CUT; OIT, 2021). A amostra utilizada foi baseada nos dados da PNAD COVID-19, que trouxe informações mais precisas sobre a categoria de entregadores por plataformas digitais. Também foram utilizadas observações do próprio autor, que vivenciou mobilizações da categoria entre abril e setembro de 2020 no território do DF, no decurso da referida pesquisa de campo, e que foram registradas em notas de campo.

Ainda, os relatos sobre os antecedentes e o contexto para a organização e realização do Breque dos Apps, especialmente no território do Distrito Federal, foram fundamentados a partir da entrevista com Abel Santos, liderança da Associação de Motoboys Autônomos e Entregadores do Distrito Federal (AMAE-DF), realizada pelo professor Ricardo Festi e por participantes do Grupo de Pesquisa sobre Trabalho Digital da UnB, por meio da plataforma virtual Microsoft Teams, pela manhã do dia 28 de novembro de 2020.

No primeiro capítulo, o texto apresenta o fenômeno das empresas-aplicativo e do trabalho plataformizado, através de conceitos presentes na literatura recente, mostrando de forma breve o funcionamento e a dinâmica dos aplicativos de entrega mais conhecidos. No decorrer do capítulo, é apresentado o contexto e alguns elementos que propiciaram a intensificação da precarização do trabalho através do surgimento de novas tecnologias. Nesse momento, é introduzido o fenômeno da construção de uma subjetividade individual como uma das consequências da atividade para entregadores.

No capítulo seguinte, o artigo traz o contexto do trabalho por aplicativo no Distrito Federal, apresentando a rotina dos entregadores e os *points*, espaços coletivos criados pela categoria para descanso e espera de pedidos, sob a perspectiva de um contraponto à subjetividade pregada pelos aplicativos. Nesse momento, é apresentado um debate lukacsiano a respeito do desenvolvimento de uma consciência de classe dos entregadores, que pode ser observado na rotina da categoria.

Em seu último capítulo, o trabalho relata e descreve as mobilizações políticas de entregadores de aplicativo em torno do primeiro Breque dos Apps no 1º de julho de 2020, no contexto nacional e no Distrito Federal, enfatizando a relevância dos *points* e de outros espaços coletivos adotados pela categoria para a construção da paralisação. Os relatos são embasados pela referida entrevista de Abel Santos, realizada pelo Grupo de Pesquisa sobre Trabalho Digital da UnB no dia 28/11/20, pelo relatório organizado pela Central Única dos Trabalhadores e por relatos do autor, que presenciou processos de organização e as principais paralisações do Breque dos Apps no DF.

CAPÍTULO I - PLATAFORMAS DIGITAIS E O TRABALHO DE ENTREGA POR APLICATIVO

A tecnologia, inserida no capitalismo, tem desempenhado um drástico impacto nos processos laborais e nas relações de trabalho em nossa sociedade. É através do desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação (TICs) que, segundo Fagnani e Previtali (2020), por meio das big datas e inteligências artificiais, possibilitam que máquinas consigam tomar decisões e solucionar problemas com grande eficácia, que o capital consegue evoluir as formas de extração de lucro e, conseqüentemente, de exploração do trabalho.

Como fruto desse processo, surge o fenômeno do trabalho subordinado por plataformas digitais. Uma das possíveis definições de plataformas digitais faz referência a “empresas que controlam infraestruturas digitais alimentadas por dados e organizadas por algoritmos” (ABÍLIO, AMORIM e GROHMANN, 2021), também conhecidas como empresas-aplicativo, que utilizam dessas ferramentas para gerir um enorme contingente de trabalhadores sem vínculos formais através de um modelo *just-in-time* de trabalho (ABÍLIO, 2020). Um dos exemplos mais conhecidos dessas plataformas são os aplicativos de entrega, como o popular *iFood*⁴, que em poucos anos e através de injeções milionárias de recursos⁵ ocuparam o cotidiano das cidades brasileiras e mudaram completamente o mercado de restaurantes e de delivery de comida.

1.1 - A dinâmica do trabalho por aplicativos de entrega

Hoje, os mais populares aplicativos de entrega de comida são gerenciados pelas empresas de porte multimilionário *iFood*, *Uber*⁶ e *Rappi*⁷. Esses aplicativos funcionam da seguinte forma: o trabalhador, aceitando determinados termos e condições construídos

⁴ <https://www.ifood.com.br/>

⁵ Em novembro de 2018, foi anunciado que a *iFood* recebeu recursos financeiros de cerca de R\$1,9 bilhões através de fundos privados de investimentos, se tornando o maior aporte privado em empresas privadas de tecnologia da história recente no Brasil. O investimento bilionário não foi o último recebido pela *iFood*, que voltou a receber cerca de \$200 milhões de dólares em agosto de 2021. Visto em <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2018/11/13/ifood-recebe-investimento-recorde-de-r-19-bilhao.htm>> e <<https://www.infomoney.com.br/negocios/dona-do-ifood-recebe-aporte-de-mais-de-r-1-bilhao/>>. Acessos em 6 de junho de 2022.

⁶ <https://cornershopapp.com/pt-br/>

⁷ <https://www.rappi.com.br/>

unilateralmente pela empresa, se cadastra na plataforma, recebendo uma caixa-mochila, conhecida como *bag*. Seu meio de locomoção, celular e conexão à internet são de inteira responsabilidade de quem faz a entrega⁸. Em seguida, aguarda ser selecionado por um algoritmo, construído e manipulado pela empresa, entre vários outros entregadores para realizar a entrega da comida pedida por um cliente, também usuário do aplicativo. Em troca, recebe um valor em dinheiro também definido pelo mesmo algoritmo, que varia de acordo com a distância, número de pedidos e entregadores ativos, entre outros fatores alegados pela plataforma.

É possível distinguir algumas especificidades do trabalho por aplicativo, como apontam Amorim e Moda (2020): o acionamento próprio do aplicativo para realização do trabalho, a posse parcial ou total das ferramentas de trabalho pelo entregador e um “contrato” marcado por flutuações da demanda e oferta, sem nenhum tipo de garantia de renda ou até mesmo de trabalho. Não há subordinação direta por algum empregador e as empresas buscam deixar essa informação explícita em seus termos e condições de uso dos aplicativo e em suas estratégias de comunicação mas, segundo levantamento de 2019, são os maiores “empregadores” do Brasil, com 4 milhões de brasileiros trabalhando através dos principais aplicativos (PUTTI, 2019).

As plataformas afirmam que esses trabalhadores apenas utilizam seu serviço, funcionando como um intermédio entre restaurantes e usuários, onde o entregador parceiro escolhe dia, horário e onde entregar⁹. Ainda assim, essas empresas controlam as entregas em todos os aspectos, desde o cadastro do restaurante que oferece o pedido até a avaliação do serviço após a corrida. Bloqueios de entregadores da plataforma por supostas violações dos termos acordados no cadastro, muitas vezes classificados como injustos pelos próprios

⁸ Segundo a página oficial do iFood, a empresa realiza eventos especiais para a distribuição gratuita de jaquetas e bags, estrategicamente estampadas com sua logomarca, e convida entregadores para receberem os produtos. Sem um critério específico para o convite, afirma que os “parceiros” receberão um aviso nos canais oficiais do aplicativo e recomenda a utilização frequente do iFood para Entregador (app diferenciado para utilização dos trabalhadores) como forma de aumentar as chances de ser chamado. A empresa ainda ressalta que o entregador deverá possuir o próprio equipamento para começar a trabalhar com entregas pelo aplicativo. Informações disponíveis em <<https://entregador.ifood.com.br/quero-fazer-parte/conheca-o-ifood/como-conseguir-o-kit-ifood/>>. Acesso em 22 de maio de 2022.

⁹ Segundo os termos de uso para entregadores do iFood, presentes no site do aplicativo. <<https://entregador.ifood.com.br/termos-e-condicoes-de-uso/>>. Acesso em 22 de maio de 2022.

entregadores, são recorrentes e uma das principais reivindicações da categoria. As plataformas têm a capacidade de dispersar e ao mesmo tempo controlar o trabalho realizado por milhões, sem precisar oferecer qualquer garantia ou direito, enquanto sustentam o falso discurso de liberdade e independência (ABÍLIO, 2017).

Essa nova modalidade de trabalho por aplicativo é oriunda de uma expansão significativa do processo de precarização estrutural do trabalho (ANTUNES, 2018), que se desenha desde os princípios da década de 1970 e se agravou com a crise de 2008. Com isso, houve o crescimento da superexploração do trabalho, com uma ampliação global da informalidade, da terceirização e da flexibilização da força de trabalho. Através das mais diversas formas, garantias e direitos trabalhistas foram precarizados, junto a crescentes taxas de desemprego, subemprego e da população excedente de trabalhadores e trabalhadoras, a qual Marx denominava “exército de reserva” ou “superpopulação relativa”(ibid.).

Surge desse contexto a classe do precariado: criada por Guy Standing para definir uma classe de proletários distinta do operariado europeu tradicional, representando trabalhadores mais jovens, predominantemente do setor de serviços, realizando trabalhos muitas vezes temporários e intermitentes, sob regimes flexíveis e abusivos (ANTUNES, 2018).

Colaborando para a intensa precarização do trabalho, as TICs e suas empresas aproveitam desse exército de desempregados ou de subempregados para vincular a suas plataformas milhões de motoristas, cuidadores, maridos de aluguel ou entregadores. E é o caso das empresas já mencionadas Uber e iFood, como também da GetNinjas¹⁰, da Loggi e de outras multinacionais.

1.2 - Aplicativos e a construção do sujeito neoliberal

Para além da dinâmica de trabalho, esse sistema tem a capacidade de isolar os trabalhadores, ao mesmo tempo em que constrói uma ideologia neoliberal que prega o empreendedorismo e tenta mascarar a precarização acometida por esses trabalhadores. Há uma tentativa de inserir no indivíduo a ideia de que ele é inteiramente responsável pelo

¹⁰ GetNinjas é uma empresa brasileira criada em 2011, que gerencia uma plataforma que gerencia trabalhadores de várias categorias, desde serviços domésticos e reformas a fotógrafos e designers.

próprio trabalho e que a plataforma deveria ser isenta de responsabilidades, agindo apenas como um intermediário para pessoas que querem empreender. Dardot e Laval (2016) apontam nesse processo a tentativa de construção do sujeito neoliberal.

Para Marilena Chauí (2014), ideologia é um conjunto lógico de ideias, valores e de normas que visam regulamentar a conduta social, através de explicações racionais para diferenças sociais, ignorando tais diferenças como uma consequência direta das divisões na esfera da produção econômica. Na leitura de Oviedo e Misosky (2017) sobre a concepção de Lukács, ideologia é uma forma de consciência que, através de implicações práticas sobre o mundo concreto, busca mascarar os conflitos de interesse presentes na sociedade (CARMO, LUANA JÉSSICA OLIVEIRA et al, 2021). Dessa forma, o discurso empresarial utiliza a ideologia neoliberal como ferramenta para blindar os próprios interesses, através da influência sobre a subjetividade e a consciência dos trabalhadores.

Criado para atender as demandas do capitalismo, o sujeito neoliberal é um empreendedor “[...] cuja subjetividade deve estar inteiramente envolvida na atividade que se exige que ele cumpra” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 322). O indivíduo é estimulado à extensa competição e à maximização de seus resultados em busca do bem-estar material e da realização profissional, idealizações construídas pela valorização ideológica do modelo empresarial. Ao mesmo tempo, é colocado como o único responsável pelos riscos e pelos fracassos, muitas vezes consequência das condições de trabalho dadas pelo aplicativo. Assim, ele é instado a agir como uma empresa em meio a uma vasta concorrência: o sujeito deve ter capacidade de adaptação às flutuações do mercado, gestão de crises e espírito empreendedor, ou então, encontrará a falência. O homem bem-sucedido, na visão neoliberal, é aquele que conquista seus objetivos por si próprio, mesmo que isso signifique passar por cima de seus próximos ou trabalhar incansavelmente (*ibid.*).

Logo, é possível identificar no discurso e nas práticas por trás dos aplicativos a tentativa da imposição do entregador como um sujeito neoliberal, a partir da sua responsabilização exclusiva sobre o equipamento, das nomenclaturas utilizadas, entre outras características desse novo modelo de trabalho. No entanto, ao contrário do que é pregado pelos aplicativos, a rotina dos entregadores apresenta alguns aspectos de coletividade e cooperação entre a categoria.

CAPÍTULO II - OS POINTS E A ROTINA DO ENTREGADOR NO DISTRITO FEDERAL

Segundo o Sindicato de Motociclistas Profissionais (Sindmoto-DF), havia cerca de 10 a 15 mil motoboys circulando pelas ruas do Distrito Federal em 2020. Por sua vez, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios PNAD COVID-19, organizada pelo IBGE em novembro do mesmo ano, registrou um número aproximado de 7.504 entregadores (CUT; OIT, 2021). Em uma rotina que se repete para milhares de brasileiros, estes trabalhadores se deslocam de suas casas para as ruas em suas bicicletas ou motos, geralmente para regiões mais centrais das cidades com movimentos mais intensos de pedidos, e iniciam suas entregas. Nas ruas, permanecem durante toda sua jornada diária de trabalho, com nenhuma ou poucas pausas para uso do banheiro ou realização de refeições.

Nesse sentido, há diversos relatos de entregadores que tiveram acesso negado a shoppings e restaurantes, espaços de uso comum ao público, mesmo durante suas corridas, ou então foram constrangidos no exercício de suas funções nesses estabelecimentos por donos de restaurantes, seguranças ou clientes¹¹. De forma improvisada e precária, esses trabalhadores costumam se reunir em volta de lugares com bastante fluxo de pedidos. Esses espaços são adotados pela categoria e popularmente conhecidos como *points*.

2.1 - Os points no Distrito Federal

Os *points* são espaços com pouca ou nenhuma infraestrutura, frequentemente localizados em estacionamentos públicos, de restaurantes ou de shopping centers. Quando possível, próximos de árvores ou em torno de mesas e outros equipamentos públicos. Estão presentes em vários locais espalhados pelo Distrito Federal, assim como em outros conglomerados urbanos, e podem surgir ou desaparecer em pouco tempo, já que acompanham a lógica de constante trânsito dos trabalhadores por aplicativo e os algoritmos

¹¹ Entre os casos de maior repercussão, em julho de 2021, o sócio de um restaurante localizado no Park Shopping, um dos maiores do Distrito Federal, destratou um entregador que aguardava um pedido sentado nas dependências do shopping enquanto carregava seu celular. O empresário chegou a pedir aos seguranças do local que impedissem o homem de permanecer onde estava e proibiu seu retorno ao estabelecimento. A ação, gravada e publicada nas mídias sociais, gerou protestos dos entregadores em frente ao restaurante e repercutiu em jornais e outros espaços, inclusive na Câmara Distrital.

<https://www.opovo.com.br/noticias/brasil/2021/07/19/dono-de-restaurante-no-df-humilha-motoboy-que-carregava-celular-em-shopping.html>

da plataforma, majoritariamente responsáveis pelo controle do fluxo de pedidos e, conseqüentemente, de entregadores¹². Também podem ser mais ou menos estruturados, a depender das ações dos próprios motoboys e da constância de pedidos. Estes *points* também costumam ficar perto de estabelecimentos considerados parceiros, que permitem o acesso ao banheiro e disponibilizam água, descontos e outras formas de apoio.

Alguns desses espaços, geralmente os mais consolidados e estruturados, também contam com grupos de WhatsApp, espaços virtuais onde as conversas continuam e auxiliam na rotina dos entregadores como uma forma de indicar em quais regiões o fluxo de pedidos está mais favorável ou de alertar sobre questões de trânsito e de segurança.

A partir desses locais, é possível inferir a existência de um senso de comunidade e de colaboração entre estes trabalhadores, que se reconhecem por estarem sujeitos à mesma rotina de trabalho, aos mesmos perigos e problemas. Ainda que possuam características e vivências extremamente destoantes, estes indivíduos constroem laços através da profissão que exercem e é este fenômeno que abordaremos mais à frente como consciência coletiva dos entregadores por aplicativo.

Os locais improvisados para descanso e espera são bastante variados. São calçadas e estacionamentos de restaurantes e shoppings (quando os estabelecimentos permitem), sombras de árvores em gramados, praças e outros espaços que contenham equipamentos públicos. Os entregadores costumam tirar de 10 a 20 minutos de pausa fora dos horários de pico, momento em que comem um lanche ou uma marmita fria trazida na mochila. Outras vezes, comem durante os poucos minutos entre entregas ou na espera de um pedido. Há no relatório produzido pela CUT-OIT trecho de relato de entregadora de 29 anos, que diz que:

“Geralmente a gente para no meio das residências, nos banquinhos da quadra. O aplicativo não dá nenhuma tenda, nenhum lugar para carregar o celular. Se for na chuva, a gente fica embaixo de prédio. Nossa vida é assim.” (CUT; OIT, p. 84).

Os relatos dos entregadores coletados no relatório (*ibid.*) foram quase unânimes na não disponibilização de pontos de apoio oficiais por parte das empresas. Na maioria dos

¹² Os algoritmos não são, necessariamente, o único fator responsável pelo fluxo de pedidos, que também depende da disponibilidade dos restaurantes e dos entregadores, dos horários de pico, entre outros.

locais de descanso dos entregadores, não há nenhum tipo de estrutura oferecida que contenha as demandas e reivindicações básicas da categoria: espaço para descanso, banheiro e vestiário, conexão com a internet, copa com água e microondas, estacionamento e bicicletário. Alguns poucos restaurantes oferecem algumas cadeiras e acesso a sanitários para os motoboys, mas ainda não atendem às exigências mínimas (*ibid.*, p. 84).

Com o tempo, alguns desses espaços que possuem maior fluxo e estrutura se consolidam como *points*, na medida em que são mais frequentados. Logo, viram palco de interações, construções de laços e recebem maior atenção dos entregadores. Lá, começam a fazer amizades, conversam sobre os restaurantes, locais movimentados, questões da vida pessoal. Alguns mais solidários trazem água, comida ou conseguem algum móvel usado para colocar no local. A maioria desses *points* ainda possuem grupos nas redes sociais, especialmente no WhatsApp, criados e vinculados aos espaços físicos.

São nestes grupos de WhatsApp, originados e alavancados pelos *points*, que há a continuidade do diálogo entre a categoria. Em constante deslocamento nas cidades e com curtas pausas, é através das redes sociais que os entregadores continuam as conversas começadas nos espaços físicos. Ainda, são canais onde conseguem compartilhar o fluxo de entrega das regiões, acompanhar blitz e acidentes nas pistas, comentar sobre atualizações e taxas dos aplicativos e outros conteúdos não necessariamente ligados ao trabalho. Compartilham também memes, correntes, mensagens sobre política, futebol e religião, entre outros assuntos que também fazem parte do cotidiano. Frutos das interações físicas da categoria, os grupos nas redes sociais se mostraram importantes para a propagação das mobilizações da categoria, como será mostrado posteriormente.

2-2 - Impressões dos entregadores sobre a rotina de trabalho

Os dados e análises apresentados no Relatório CUT-OIT ajudam a ilustrar a rotina dos entregadores no Distrito Federal e a visão que a categoria tem sobre o trabalho exercido. Para a construção do relatório, foram entrevistados 39 entregadores entre janeiro e março de 2021, engajados para a pesquisa através de grupos de Whatsapp, Telegram e Facebook, divulgados com o auxílio de dirigentes sindicais e dos próprios entregadores participantes, através da técnica “bola de neve (CUT-OIT, 2021, pp. 250-252). A amostra escolhida para a entrevista foi pensada numa tentativa de se aproximar com o perfil sociodemográfico dos entregadores

segundo a PNAD COVID-19. 92% dos entrevistados são homens e 68% se autodeclararam pretos (negros ou pardos). O nível de escolaridade dos participantes também foi próximo à pesquisa nacional, mas evidenciou as dificuldades de os trabalhadores conseguirem oportunidade de trabalho em suas respectivas áreas, característica marcante do trabalho por aplicativo (idem, pp. 63-65).

Questionados sobre o nível de satisfação com o trabalho dos aplicativos, 40% dos entrevistados consideraram “regular” e outros 40% responderam “boa”. Em relação às desvantagens dessa forma de trabalho, as opções mais escolhidas foram a respeito dos riscos sofridos pelo entregador (34 escolhas), a falta de direitos (30 escolhas) e a humilhação passada no trabalho (23 escolhas). As vantagens com maior número de seleções foram a respeito da liberdade e autonomia no trabalho e da complementação de renda (24 escolhas cada).

A grande maioria trabalha em mais de um aplicativo de entrega, sendo o *iFood* o mais mencionado, em 90% dos casos. A respeito da utilização das redes sociais para realização do trabalho, 51% afirmaram utilizar sempre, 13% às vezes e 36% disseram não utilizar.

Foram feitos relatos de péssimas condições de trabalho, relacionados à longa e exaustiva jornada:

“O dia de folga não resolve os meus problemas. Eu não tenho tempo para nada [...] Tento resolver questões burocráticas nos dias de folga [...] Eu nunca tenho dia livre, né?!” (CUT, 2021, p. 83).

à ausência de amparo por parte das empresas:

“Não tem valor. A gente é tratado como um lixo. Por exemplo, a gente sempre pega uma chuva danada e não tem um abrigo para ficar embaixo. Tem que ficar no meio da rua, muita chuva pegando em vocês. E o teu guarda-chuva é o capacete. Tem que ficar preso dentro de um capacete” (ibid., p. 90.)

entre outras críticas em diversos aspectos. A maior parte (69%) também reconheceu a necessidade de algum tipo de regulamentação do trabalho e a existência de vínculo entre o entregador e o aplicativo através da CLT (CUT, 2021). As críticas aos aplicativos foram mais intensas por parte dos entrevistados que mencionaram trabalhar na profissão anteriormente:

“Eu falo para os caras que eu tenho saudade daquela época em que não tinha aplicativo, porque era os clientes que ligavam na loja e pedia a pizza, falava o endereço certinho. Aí você pega uma entrega de aplicativo e os caras mandam o endereço pela metade faltando o bloco, faltando a quadra. Aí a gente chega atrasado no cliente, o cliente acha ruim e bota nota ruim, aí a gente é bloqueado, sem nem saber o porquê” (*ibid.*, p. 86).

A CUT (2021) demonstra que, ainda que digam estar satisfeitos com o trabalho, os entregadores reconhecem os riscos, as dificuldades e os problemas de atuar com os aplicativos. Mesmo que de forma destoante, os entrevistados também reconheceram a necessidade de regulamentação da atividade e de vínculo trabalhista com o aplicativo, o que parece indicar que o discurso pregado pelas empresas não é completamente absorvido pelos trabalhadores. Relatos de motofretistas que já exerciam a profissão antes das plataformas apontam como a categoria sofreu uma intensa precarização. Outro entrevistado, um homem indígena de 41 anos, afirmou que o aplicativo trouxe facilidade para os lojistas, ao mesmo tempo em que piorou para os entregadores, que passaram a trabalhar para as mesmas empresas, mas agora sem um emprego formal e trabalhando nas plataformas (CUT, 2021, p. 70). Ainda, os dados indicam que a maior parte dos entregadores utiliza as redes sociais para o trabalho, o que viabiliza as interações entre a categoria para além dos espaços físicos.

Ainda, os dados indicam que a maior parte dos entregadores utiliza as redes sociais para o trabalho, viabilizando ainda mais as interações entre os próprios entregadores. Tais interações do cotidiano, sejam elas presenciais nos *points* ou virtuais por mensagens, para uma categoria imersa no trabalho e com poucos momentos de contato com seus colegas, podem ser muito importantes para o desenvolvimento de uma consciência de classe, argumento apresentado a seguir.

2.3 - Classe e consciência para entregadores

Um dos pontos de maior destaque na relação entre entregadores, *points* e grupos de WhatsApp diz respeito às formas de engendramento de uma certa “tomada de consciência” acerca de suas condições de trabalho e, por conseguinte, das relações de trabalho às quais estão sujeitos. Nesse sentido, a partir de uma perspectiva lukacsiana (LUKACS, 2018), será levantada uma discussão sobre a questão da classe e da consciência de classe entre os entregadores.

A partir de uma perspectiva lukacsiana, podemos considerar grosso modo o conceito de classe em dois aspectos: classe em si, condição material que determina o posicionamento de um indivíduo ou um grupo na sociedade (proletariado ou burguesia), e classe para si, que considera classe intrinsecamente ligada à consciência da luta entre grupos dominantes e dominados em seus mais variados períodos históricos, contextos e subjetividades (LUKACS, 2018).

Nessa mesma perspectiva, a classe como posição, ou classe em si, representa um ponto comum entre os trabalhadores: a submissão ao modo de produção e às relações de trabalho capitalistas. É uma perspectiva objetiva que engloba e reúne as mais amplas categorias, todos aqueles que vendem sua força de trabalho (ANDRADE, 2018). Inclui o motofretista celetista, o motoboy do iFood e o bikeboy da Rappi, considerando o fato de eles compartilharem o mesmo papel na sociedade de classes.

Já a classe como movimento, ou classe para si, tem como critério a indissociável relação com a luta de classes e o reconhecimento de sua existência. Na figura do proletariado, é representado pelo reconhecimento da relação de dominação com o capital e seus representantes e o inevitável conflito consequente dessa relação.

Na interpretação de Sobrinho (2016), ambos os aspectos das classes se mostram indissociáveis e complementares, na medida em que se precisa de uma definição objetiva para entender quem compõe as classes, mas o conflito em si é característica fundamental delas. Logo, a própria existência da classe, um conceito objetivo e material, está pressuposta à luta de classes. Tal interpretação dialoga com a ideia lukacsiana de Andrade (2018) ao afirmar que, na medida em que surgem classes sociais com interesses antagônicos, as circunstâncias levam as pessoas inseridas na sociedade de classes a agir de determinado modo e, reconhecidos os conflitos de classes manifestados por suas contradições, essas pessoas tornam-se conscientes de sua posição na luta. Ainda, “[...] no caso da ideologia dominante, produzir a mistificação da realidade e manutenção da dominação” (ANDRADE, 2018, p. 112).

Seguindo esta perspectiva, a tentativa de manutenção da dominação através de aspectos ideológicos por parte das plataformas se dá nos contínuos esforços de negação de relações de trabalho com os entregadores e de construção de uma subjetividade neoliberal, como evidenciado anteriormente. Em abril de 2022, a Agência Pública publicou reportagem

denunciando agências de publicidade contratadas pela iFood para criar perfis falsos em redes sociais e se infiltrar em canais e grupos de entregadores, com o objetivo de desmobilizar movimentos da categoria¹³. Ainda, as empresas constroem ou se utilizam de outros métodos para dificultar a organização de entregadores, a exemplo da “existência de poucos locais físicos de encontro dos trabalhadores e trabalhadoras das empresas plataformas” (GONSALES, 2020, p. 133), reforçados por uma intensa atuação frente ao Congresso Nacional e outras instituições governamentais¹⁴.

Dessa forma, a consciência de classe implica no conhecimento da existência de um grupo dominante, um grupo dominado e um conflito entre eles, interpretado nos diversos contextos da sociedade (ANDRADE, 2018). Ainda que o entregador de aplicativo não necessariamente reconheça a figura da classe dominante representada pelo aplicativo ou pelo dono do restaurante, há de alguma forma a ciência do conflito entre seus interesses e os limites e abusos impostos. Apesar da suposta autonomia do entregador parceiro pregada pelas plataformas, há por parte deles a consciência de que as empresas não se importam com as condições de trabalho fornecidas ou trabalham ativamente para torná-las o pior possível, vide relatos de entregadores que alegam punições injustas e a falta de apoio e amparo em caso de acidentes ou outros problemas (CUT, 2021, pp. 84-86). Há também a consciência de que isso ocorre deliberadamente para maximizar os lucros, pois o entregador conhece a diferença do valor repassado para ele, para o estabelecimento e para a empresa.

Como já dito, os entregadores de aplicativo compartilham de rotinas de trabalho e de estilos de vida semelhantes, como também interesses: conseguir entregas, sobreviver ao trânsito, conquistar melhores condições de trabalho. Ainda, podem compartilhar do mesmo processo de construção identitária, definido por Kathrin Woodward (2000) como um processo cultural que os posiciona como sujeitos através de sistemas simbólicos e práticas de significação, que dialogam com suas próprias subjetividades, responsáveis pelo reconhecimento dessas posições (MIRANDA e FIALHO, 2014). No entanto, tais características não são necessariamente suficientes para a construção de uma identidade coletiva ou de uma coesão da classe. Para isso, há a necessidade do compartilhamento das

¹³ <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>

¹⁴ <https://theintercept.com/2021/11/25/google-e-ifood-montam-bancada-do-lie/>

experiências individuais, especialmente aquelas referentes às condições precárias de trabalho, de forma a torná-las uma experiência coletiva. Dela, surge a reivindicação coletiva e, junto a revolta, aflora nesse coletivo a necessidade da luta por melhorias, o aspecto revolucionário de Marx (SOBRINHO, 2016).

O compartilhamento de tais experiências pode ocorrer de diversas formas, mas a principal delas é o contato dentro de suas rotinas e jornadas de trabalho. Para entregadores, esse contato costuma ocorrer justamente nos *points*, os espaços improvisados onde aguardam pedidos, e que crescem na medida em que aumenta o número de trabalhadores e as interações entre eles. Segundo Sobrinho (2016),

“A possibilidade de resistência de classe está associada à condição contraditória em comum de existência dos trabalhadores, combinada com o aspecto da quantidade de trabalhadores e com a aglomeração dos trabalhadores no mesmo espaço, ante a mesma forma personificada do capital, ou somente em um mesmo território urbano. (p. 7)”

Ainda, a coesão de classe que surge com o fenômeno dos *points* colabora com a negação do ideal liberal da conquista de riqueza individual através do trabalho. O argumento do empreendedorismo pode ser derrubado quando, no compartilhamento de histórias do cotidiano, percebem que o padrão de exploração e a limitação dos rendimentos são semelhantes para todos. No entanto, vale ressaltar que o compartilhamento ideologizado de experiências, impregnado de uma perspectiva neoliberal do trabalho por aplicativo, pode também influenciar pares à lógica pregada pelas empresas.

Através dessa perspectiva, a consciência de classe se insere no contexto dos entregadores por aplicativo na medida em que as críticas dos trabalhadores às empresas e às condições de trabalho, evidenciadas na seção anterior, são compartilhadas e circulam entre a categoria, por meio dos *points* e de outras interações na rotina de trabalho, ou então por meio de redes sociais, alavancadas e originadas pelas interações nestes espaços físicos.

CAPÍTULO III - A CONSTRUÇÃO DOS BREQUES DOS APPS

Para falar sobre a luta dos entregadores por aplicativo, é essencial ressaltar que a categoria dos motofretistas é muito anterior aos aplicativos. A atividade do motoboy no Brasil já nasceu como um ofício precarizado, popularizado num contexto de expansão da flexibilização das relações de trabalho agravado na década de 1990. Semelhante aos processos que levaram trabalhadores a migrarem para os aplicativos, os altos índices de desemprego, o crescimento da terceirização, a crescente demanda por entregas e serviços em curto período de tempo e a pouca exigência de qualificação profissional levaram muitas pessoas a trabalharem com o motofrete (FIALHO; MIRANDA, 2014, pp. 5-6). Da mesma forma, a luta dos motofretistas por melhores condições de trabalho é muito anterior aos aplicativos. O Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxista Intermunicipal do Estado de São Paulo (SindimotoSP), foi fundado em 1991 e registra importantes movimentos e avanços para a categoria.

A popularização dos aplicativos de entrega e a maior facilidade de cadastro propiciou a entrada de pessoas que nunca haviam trabalhado com o motofrete, muito menos tido contato com cooperativas, sindicatos e outras organizações da categoria. Com a exceção de antigos motofretistas que tiveram que migrar para as plataformas, os entregadores por aplicativo não possuem as mesmas estruturas de mobilização que os motofretistas celetistas ou mesmo terceirizados. Ainda, a dinâmica do trabalho por aplicativo é diferente e carregada da ideologia neoliberal, pregando o empreendedorismo e o individualismo. Por isso, as mobilizações dessa “nova” categoria se destacam de alguma forma dos motofretistas, apesar de serem próximas em vários aspectos.

Mesmo antes das grandes paralisações que aconteceram em meados de 2020, entregadores por aplicativo já se mobilizavam em casos de racismo, assédios e acidentes sofridos por colegas, com rápidos protestos localizados próximos ao ocorrido e organizados geralmente através dos grupos da categoria nas redes sociais¹⁵. As mobilizações passaram a ser mais recorrentes e a situação precária do trabalho de entregas em meio à pandemia fortaleceu a pauta dos aplicativos na mídia e na opinião pública.

¹⁵ Motoboys alegam perseguição da PMDF após briga em condomínio. Metrôpoles. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/distrito-federal/motoboys-alegam-perseguiçao-da-pmdf-apos-briga-em-condominio>>. Acesso em: 22 set. 2022.

3.1 - Prelúdio ao Breque dos Apps

Antes dos Breques dos Apps¹⁶, outras mobilizações importantes da categoria deram início ao movimento de forma gradual. Protestos isolados e localizados já aconteciam em frente a sedes de empresas, restaurantes e espaços públicos. Sindicatos tradicionais de motofretistas, principalmente no Estado de São Paulo, já realizavam ações contra os aplicativos desde pelo menos 2016. O SindimotoSP conseguiu mobilizar uma grande jornada de luta contra a empresa Loggi em São Paulo de 2016 a 2018¹⁷.

Os canais virtuais, que são alavancados pelas interações no cotidiano dos entregadores e posteriormente ampliam o diálogo na categoria, também foram cruciais para a construção dos Breques. Antes destas grandes paralisações, diversos entregadores passaram a gravar suas rotinas de trabalho e publicar no YouTube, a exemplo do carioca Ralf MT¹⁸.

Com a crescente precarização do trabalho e a gradual consolidação de uma categoria nova de trabalho, surgiram as primeiras organizações voltadas para as plataformas. Ainda no início de 2019, entregadores por aplicativo sensibilizados com um caso de racismo contra um colega de trabalho organizaram a AMAE-DF, A Associação dos Motoboys Autônomos e Entregadores do Distrito Federal¹⁹. A AMAE-DF, a AMAP-PE, a Família de Motoboys por Apps no Acre foram alguns dos exemplos de associações, organizações e grupos que surgiram ou cresceram nos meses antecedentes à pandemia.

¹⁶ Os Breques dos Apps foram mobilizações grevistas organizadas por entregadores de aplicativo e amplamente discutidas nas mídias. Tiveram seus auge nas paralisações nacionais de 1º de julho e 25 de julho de 2020, mas ainda são organizadas em escalas menores pelo Brasil.

¹⁷ Motofretistas protestam em vias de SP contra cortes em serviços de entrega. G1, São Paulo, 17 de novembro de 2016. Disponível em <<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/11/motofretistas-protestam-em-vias-de-sp-contras-cortes-em-servico-de-entrega.html>>. Acesso em 11 de setembro de 2022.

¹⁸ Ralf, como é conhecido, foi um dos primeiros entregadores por aplicativo a conquistar relevância nas redes sociais a respeito de aplicativos de entrega. Seu primeiro vídeo publicado, datado de janeiro de 2020, ensina a aprovar o cadastro na plataforma da iFood mais rapidamente. Pouco tempo depois, começou a fazer uma série de críticas contra as plataformas. <<https://www.youtube.com/c/RalfMT0903>>. Acesso em 24 de julho de 2022.

¹⁹ Segundo entrevista de Abel Santos, um dos principais articuladores da organização, realizada em 28/11/20 e mediada pelo professor Ricardo Colturato Festi.

A tensão e a mobilização da categoria cresceram com a chegada do COVID-19 no Brasil. A página autônoma Treta no Trampo²⁰, presente nas principais redes sociais e importante canal para a divulgação do Breque, já trazia denúncias das condições de trabalho dos motoboys na pandemia em abril de 2020. No dia 20 desse mesmo mês²¹, a página publicou a convocação de manifestação dos entregadores reivindicando melhores taxas de entrega, seguro e equipamentos contra a pandemia e fim dos bloqueios injustos no aplicativo. Esse protesto espelhou outras manifestações menores pelo Brasil, como na capital federal. Outras manifestações pelo Brasil e pelo mundo foram divulgadas e replicadas pela página. No dia 7 de junho, junto às manifestações antirracistas e antifascistas puxadas nacionalmente, o líder do coletivo Entregadores Antifascistas, Paulo Lima “Galo”, fez um intenso discurso convocando entregadores do Brasil inteiro à luta²². Sua fala viralizou nas redes sociais e alcançou jornais e outros meios de comunicação, dando uma repercussão maior ainda à crescente mobilização da categoria. No dia 10 de junho, cerca de 200 entregadores da empresa Loggi estiveram em mais uma manifestação contra a Loggi no Rio de Janeiro, com as mesmas exigências de protestos anteriores: melhores taxas, fim dos bloqueios injustos e distribuição de proteção contra a pandemia. O youtuber Ralf MT publicou o vídeo com o título “Paralisação loggi entregadores, aqui começa o famoso #brequedosapps Ralf MT”²³ e uma convocação para uma paralisação nacional dos aplicativos para o dia 1º de julho de 2020.

3.2 - 1º de julho de 2020: O Breque dos Apps

O Breque dos Apps começou a circular na internet entre os dias 10 e 11 de junho, ainda como uma paralisação nacional dos aplicativos sem nome, mas não se sabe precisamente quando começou a ser articulado ou divulgado entre os entregadores por aplicativo. Vários cartazes, demandas e ideias foram publicadas na internet e nem todas eram

²⁰ <<https://www.instagram.com/tretanotrampo/>> Acesso em 19 de julho de 2022.

²¹ <https://www.instagram.com/p/B_P6my7n8KG/> Acesso em 19 de julho de 2022.

²² <<https://www.youtube.com/watch?v=iTVhpgxH8dY&t=2s>> Acesso em 19 de julho de 2022.

²³ <<https://www.youtube.com/watch?v=3ZGwmhHR19k&t=98s>> Acesso em 19 de julho de 2022.

convergentes entre si, devido ao alto número de associações, sindicatos, organizações e entregadores independentes reivindicando e apoiando a ação. A paralisação foi amplamente replicada dentro dos vários grupos de WhatsApp da categoria, principais canais de comunicação segundo os entrevistados.

No entanto, apesar da importante influência das mídias sociais, que deram amplitude ao movimento pelo país e foram responsáveis por levar a pauta para além da categoria, a construção das reivindicações, a organização de pessoas em torno da mobilização e a adesão dos entregadores aconteceu majoritariamente na rua e durante a rotina de trabalho dos entregadores. O Breque dos Apps foi construído principalmente em *points*, restaurantes e outros locais de encontro, com ações de panfletagem, colagem de cartazes nas *bags* e outros meios encontrados por grupos mais engajados ou mesmo organizações da categoria que emergiram, como foi o caso da AMAE-DF no Distrito Federal (SANTOS, 2020).

Entre as reivindicações, a grande maioria convergia pelo fim dos bloqueios injustos, pelo aumento das taxas mínimas por pedido, por um maior rendimento por corrida e por auxílios para EPIs durante a pandemia. A ação prevista era o desligamento dos aplicativos pelos entregadores durante todo o dia 1º, somado às passeatas com motos nas principais cidades, cada qual com suas particularidades.

Pela pluralidade dos presentes nos protestos, grupos menores organizaram piquetes para impedir o acesso de motoboys “furando” a greve, enquanto outros criticaram ações mais radicais e desacreditaram do resultado do Breque. No entanto, não havia presente de forma geral uma bandeira política ou ideológica e muitos participantes rejeitavam qualquer teor político da ação. Apesar de divergências nas formas de agir, a adesão entre os entregadores foi muito alta e atraiu vários perfis de trabalhadores de vários espectros políticos.

É notória a participação dos *points* para o processo de engajamento dos entregadores para as manifestações, porque foram e são espaços que possibilitam uma melhor interação entre a categoria e que foram utilizados para uma série de panfletagens, conversas e, até mesmo, debates. Durante os dias de manifestação, foram pontos de referência para entregadores e palco de piquetes e outras ações mais incisivas realizadas por entregadores mais engajados (SANTOS, 2020).

3.3 - A mobilização da categoria e o Breque dos Apps no Distrito Federal

Assim como no cenário nacional, as mobilizações de motofretistas no Distrito Federal também são anteriores aos aplicativos. Como exemplo, em 2013, antes da popularização das plataformas, a categoria paralisou o centro de Brasília por quase uma hora em protesto a novas normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que exigiam equipamentos como antena corta-pipa e protetor de pernas²⁴.

As mobilizações organizadas exclusivamente por entregadores por aplicativo começaram a acontecer com maior intensidade no início de 2019 quando, segundo um dos fundadores da AMAE-DF, entregadores protestaram contra um caso de racismo sofrido por um motoboy em um condomínio do Distrito Federal, mobilização que gerou a ideia da construção de uma associação própria. De acordo com ele, os sindicatos e cooperativas mais tradicionais da categoria dos motofretistas não representavam os interesses de quem trabalha através dos aplicativos. Já em janeiro de 2020, foi organizada uma nova manifestação contra a Loggi, um aplicativo focado em entregas de produtos menores, que presta serviço a grandes corporações como a Amazon. O protesto aconteceu ao redor de um dos galpões da empresa, espaço de distribuição dos produtos com um alto fluxo de entregadores, e reivindicava um aumento do valor das entregas, que havia sido reduzido. “Ton da 160”, como é conhecido em seu canal no YouTube com quase 3 mil inscritos e vídeos a respeito do cotidiano dos entregadores, registrou a ação e publicou na internet. O vídeo possui pouco menos de 500 visualizações, com 23 comentários, entre apoios, dúvidas sobre o ocorrido e relatos de outros entregadores²⁵. A partir desse ato, alguns entregadores mais engajados decidiram criar em definitivo a AMAE-DF, associação importante para o avanço das mobilizações que estavam por vir (SANTOS. 2020).

A organização desses atos anteriores ao Breque dos Apps e a própria criação da AMAE-DF tiveram muita influência da dinâmica dos *points* e do trabalho por aplicativo antes do coronavírus, que chegou ao Brasil em março de 2020 e teve como uma das consequências uma popularização ainda maior dos aplicativos entre restaurantes pequenos e consumidores, dada a situação do isolamento social. Com um menor número de usuários, as

²⁴ Protesto de motoboys para o centro de Brasília por quase uma hora. Jornal Record. Brasília. 22 de fevereiro de 2013. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=TzYXIpyC_yA>. Acesso em 11 de setembro de 2022.

²⁵ Manifestação dos Mensageiros da Loggi!! Brasília DF. Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=gsLlnKQIDdI>>. Acesso em 11 de setembro de 2022.

plataformas contavam principalmente com estabelecimentos de maior porte, como grandes redes de *fast-food* e restaurantes localizados em *shopping centers*. Com menos entregadores, os *points* eram menos comuns, mas os poucos que existiam concentravam um maior número de pessoas e pedidos e, conseqüentemente, promoviam uma maior interação entre a recente categoria de motofretistas. Esses pontos mais antigos foram mais consolidados e firmados através de grupos nas redes sociais. Segundo Abel Santos, um dos diretores da AMAE-DF, foram através desses espaços que uma cultura de entregadores começou a surgir, e grupos de WhatsApp como o “Acelerados da 405”, em referência ao *point* da CLS 405 do Plano Piloto foram criados, com a intenção de compartilhar informações a respeito do trabalho e auxiliar os colegas em suas rotinas (SANTOS, 2020).

Dentro desses espaços e das conexões nas redes sociais que estes propiciaram, a categoria de entregadores por aplicativo começou a se fortalecer. A pandemia fez com que o número de trabalhadores nas ruas crescesse consideravelmente e assim os *points* se consolidavam cada vez mais como locais de referência para a categoria, agora mais dispersos e em maior número, já que grande parte dos restaurantes precisaram aderir às plataformas para se adequar à realidade do isolamento social. Mesmo com essa dispersão, os grupos de WhatsApp, a AMAE-DF, YouTubers entregadores e a categoria como um todo já havia estabelecido canais concretos de comunicação e de solidariedade.

O Breque dos Apps no Distrito Federal seguiu um modelo muito semelhante ao movimento nacional. Segundo suas lideranças, a AMAE-DF buscava uma grande paralisação da categoria ainda em maio, mas o contato com entidades de outros estados e a repercussão da data do 1º de julho nas redes sociais fez com que a associação optasse por unir a mobilização local com todo o Brasil. Em espaços físicos, o engajamento dos entregadores se deu principalmente através da colocação de cartazes nas *bags* de trabalhadores, envolvidos ou não com associações e sindicatos, e nos *points* em locais de fácil visualização. A AMAE-DF e seus associados também panfletaram a respeito da mobilização em locais de maior movimento de entregadores (SANTOS, 2020).

Já nos meios digitais, dezenas de grupos de WhatsApp foram criados sob a premissa de articular e debater o Breque dos Apps no DF. Os convites para estes grupos circularam pela internet e os canais rapidamente encheram de entregadores, simpatizantes à causa, curiosos ou mesmo indivíduos que buscavam desmobilizar a paralisação. Pessoas vinculadas

a partidos políticos, especialmente do espectro de esquerda, também integraram os grupos oferecendo apoio à pauta, mas a presença deles causou aversão a parte dos entregadores, que não queriam o envolvimento de políticos em algo voltado e construído pela categoria.

De toda a forma, os *points* foram fundamentais para o engajamento da categoria e culminou numa paralisação bem-sucedida, ao menos na visão da AMAE-DF. Junto à paralisação, foi realizado um protesto em torno da Torre de TV acompanhado de uma motociata, em menores proporções comparado a outras capitais mas suficiente para trazer visibilidade à pauta para as autoridades distritais. O Breque fortaleceu o vínculo da AMAE-DF com parlamentares da Câmara Legislativa do Distrito Federal, em especial com o Fábio Félix (PSOL) que, em conjunto com a associação, articulou a criação da Lei Distrital 6.677, de 22 de setembro de 2022²⁶, que dispõe sobre os pontos de apoio para trabalhadores de aplicativos de entrega e de transporte individual privado de passageiros nas regiões administrativas do Distrito Federal. O projeto que originou a lei foi aprovado com apenas um voto contrário e foi bastante celebrado pela categoria, que trouxe em suas mobilizações a necessidade de criação de pontos de apoio que pudessem atender as condições mínimas de trabalho, como a presença de banheiros e vestiários, copa, estacionamento e tomadas para carregar o celular.

Há outros exemplos internacionais que mostram a importância de espaços físicos para a mobilização da categoria. Na Espanha, onde atua a empresa *Deliveroo*, os *centroids*, galpões onde eram organizadas as entregas e os entregadores se encontravam, foram fechados. O fechamento ocorreu após as primeiras manifestações de motoboys e bikeboys contra o aplicativo, organizadas em parte nesses espaços. A porta-voz do coletivo de entregadores espanhol *RidersxDerechos*, um dos principais grupos contra a precarização do trabalho no país, alegou que os *centroids* foram locais chave para a construção do coletivo e de outras mobilizações, e que sem eles há uma maior dificuldade de manter contato com a categoria (FERNANDEZ; BARREIRO, 2020). A decisão da *Deliveroo* contra os *centroids* mostra que as empresas possuem noção da importância dos espaços físicos para seus trabalhadores e que a chance do surgimento de organizações que ameacem o formato de trabalho atual dos aplicativos é muito maior com eles. Reforçando essa ideia, as empresas situadas no Brasil atuam ativamente contra iniciativas que visam implementar esses espaços e

²⁶ Íntegra disponível em <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=401717>>. Acesso em 22 de setembro de 2022.

descumprem a Lei Distrital que obriga a instalação de pontos de apoio, alegando os mais diversos malabarismos jurídicos para tal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os *points* possuem grande relevância para a rotina dos entregadores, como espaços de descanso e intervalo entre corridas. Aqueles mais estruturados, que contam com algum tipo de ação da categoria para promoção de um maior conforto, são uma espécie de refúgio, ainda que por um curto período, como relatado pela maior parte dos entregadores, de uma jornada de trabalho intensa, em constante trânsito. Esses locais também consolidaram, ao menos no caso do Distrito Federal, grupos de WhatsApp da categoria que se mostraram importantes para a consolidação de canais de comunicação e de solidariedade entre os trabalhadores. Não obstante, a construção e manutenção de pontos de apoio, onde os entregadores possam efetivamente descansar, comer, carregar seus aparelhos eletrônicos e suprir necessidades básicas, foram e são uma das principais demandas da categoria nos Breques dos Apps.

Pelas características de efemeridade e alta rotatividade desses *points*, que não necessariamente vão promover um contato entre entregadores, é difícil mensurar a importância desses espaços para a construção de uma consciência de classe. A dificuldade é ainda maior quando se considera o contexto brasileiro e do Distrito Federal, que possui poucos espaços estruturados com essa finalidade. No entanto, é possível afirmar que uma parte considerável das interações presenciais da categoria ocorrem nos *points*, visto que durante a maior parte da jornada os entregadores estão em trânsito, tendo muitas vezes esses espaços como opção de parada.

Ainda, esses espaços contrariam a lógica individualista construída pelas plataformas, que isola os entregadores dos demais e os coloca na posição de uma empresa, com interações limitadas ao aplicativo com o cliente e com o restaurante. Também possuem características similares a locais que propiciaram a construção de lutas da categoria, como o caso dos *centroids* na Espanha, fundamentais para o surgimento do coletivo *RidersxDerechos*.

Dessa mesma forma, os *points* colaboraram para a propagação e ampliação das mobilizações dos principais Breques dos Apps, na medida em que entregadores mais engajados compartilhavam com colegas presentes nesses locais informações e objetivos da luta, promovendo o debate e a construção de um movimento mais organizado. As redes

sociais, que também foram importantes para o desenvolvimento dos Breques, também possuem ligações diretas e indiretas com os espaços, ao passo em que muitos grupos surgem através das interações dos entregadores nos seus momentos de descanso.

Referências bibliográficas

ABÍLIO, Ludmila. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Revista Psicoperspectivas*, vol.18, n.03, p. 41-51, 2019.

ABÍLIO, L. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. In: ANTUNES, R (Org). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2020, p.111-124.

ABÍLIO, L.; AMORIM, Henrique e GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias* [online]. 2021, v. 23, n. 57 [Acessado 3 Julho 2022] , pp. 26-56. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/15174522-116484>>. Epub 20 Set 2021. ISSN 1807-0337. <https://doi.org/10.1590/15174522-116484>.

ANDRADE, Rafael de Almeida. Trabalho, ontologia e consciência de classe: a classe “Em-Si e Para-Si” em György Lukács. *Revista Aurora*, v. 12, n. 1, p. 107–120, 2019. Disponível em: <<https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/aurora/article/view/7934>>. Acesso em: 26 jul. 2022.

AMORIM, H.; MODA, F. B.. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. *Fronteiras - estudos midiáticos*, v. 22, n. 1, 2020.

ANTUNES, Ricardo. “Parte I–Entre a corrosão e os escombros: o advento do proletariado da era digital”, In: *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. 1ª ed. SP: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. 2. ed., 10. reimpr. rev. e ampl. São Paulo: Boitempo, 2009. (Coleção Mundo do trabalho).

CARMO, LUANA JÉSSICA OLIVEIRA et al. O empreendedorismo como uma ideologia neoliberal. *Cadernos EBAPE.BR* [online]. 2021, v. 19, n. 1 [Acessado 10 Setembro 2022] , pp. 18-31. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1679-395120200043>>

<https://doi.org/10.1590/1679-395120200043x>>. Epub 15 Mar 2021. ISSN 1679-3951.
<https://doi.org/10.1590/1679-395120200043>.

CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES; ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife. São Paulo: Central Única dos Trabalhadores, 2021.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. “A fábrica do sujeito neoliberal” e “Conclusão—O esgotamento da democracia liberal”. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. 1.ed. São Paulo: Boitempo, 2016.

HARVEY, David. “Parte II”. Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2013.

FERNANDEZ, Aina; BARREIRO, Maria Soliña. (2020). The Algorithms is not My Boss Anymore: Technological appropriation and (new) media strategies in Riders x Derechos and Mensakas. *Contracampo – Brazilian Journal of Communication*, 39 (1), p. 65-83, April-July

FIALHO, Carlos Eduardo; MIRANDA, Tatiana. Moto Boys e a construção da identidade negativa. 29ª Reunião Brasileira de Antropologia, Natal, 2014.

LUKÁCS, G. Para uma ontologia do ser social. traduzido por Sergio Lessa e revisado por Mariana Andrade]. – Maceió : Coletivo Veredas, 2018.

LUNA, Nathalia Tamiris Carvalho de; OLIVEIRA, Ariadne Samila Martins de. Os entregadores de aplicativos e a fragmentação da classe trabalhadora na contemporaneidade. *Revista Katálysis* [online]. 2022, v. 25, n. 1 [Acessado 3 Julho 2022] , pp. 73-82. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1982-0259.2022.e82588>>. Epub 10 Jan 2022. ISSN 1982-0259. <https://doi.org/10.1590/1982-0259.2022.e82588>.

PUTTI, Alexandre. Apps são os maiores empregadores, mas precarização dá o tom nos trabalhos. *Carta Capital*, 2019. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/proletariado-digital-apps-promovem-trabalhos-precarios-a-brasileiros/> Acesso em: 21 jul. 2019

SANTOS, Abel. Entrevista concedida ao projeto: O mundo do trabalho na era digital: plataformas digitais [28 de novembro de 2020]. Entrevistador: Ricardo Festi. Brasília, DF, 2020. Gravada digitalmente, 1h18'50".

SLEE, Tom. Uberização: a nova onda do trabalho precarizado. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

SOUSA, José Pereira Sobrinho de. I JOINGG – Jornada Internacional de Estudos e Pesquisas em Antonio Gramsci. VII JOREGG – Jornada Regional de Estudos e Pesquisas em Antonio Gramsci. Práxis, Formação Humana e a Luta por uma Nova Hegemonia Universidade Federal do Ceará – Faculdade de Educação. 23 a 25 de novembro de 2016 – Fortaleza/CE. Disponível em:
<[http://www.ggramsci.faced.ufc.br/wp-content/uploads/2017/06/O-CONCEITO-DA-CLASS E-EM-SI-DA-CLASSE-PARA-SI-COMO-UMA-UNIDADE-DIAL%C3%89TICA-ENTRE-POSI%C3%87%C3%83O-DE-CLASSE-E-LUTA-DE-CLASSE.pdf](http://www.ggramsci.faced.ufc.br/wp-content/uploads/2017/06/O-CONCEITO-DA-CLASS-E-EM-SI-DA-CLASSE-PARA-SI-COMO-UMA-UNIDADE-DIAL%C3%89TICA-ENTRE-POSI%C3%87%C3%83O-DE-CLASSE-E-LUTA-DE-CLASSE.pdf)>.