

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO EM SOCIOLOGIA

**Quem é que vai correr por nós? A luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas
na sociedade das plataformas**

HENRIQUE CHEVRAND WEISS

PORTO ALEGRE

2022

HENRIQUE CHEVRAND WEISS

Quem é que vai correr por nós?

**A luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas na sociedade das
plataformas**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Cinara L. Rosenfield

PORTO ALEGRE 2022

CIP - Catalogação na Publicação

Weiss, Henrique Chevrand
Quem é que vai correr por nós? A luta por
reconhecimento dos entregadores-ciclistas na sociedade
da plataforma / Henrique Chevrand Weiss. -- 2022.
142 f.
Orientadora: Cinara Rosenfield.

Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal do
Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Sociologia,
Porto Alegre, BR-RS, 2022.

1. Trabalho. 2. Plataforma. 3. Reconhecimento. 4.
Entregadores. 5. Bicicleta. I. Rosenfield, Cinara,
orient. II. Título.

HENRIQUE CHEVRAND WEISS

Quem é que vai correr por nós?

**A luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas na sociedade das
plataformas**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Porto Alegre, 26 de maio de 2021

Resultado: Aprovado

BANCA EXAMINADORA:

Prof.^a Dr.^a Cinara L. Rosenfield
Programa de Pós-Graduação em Sociologia
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Prof.^a Dr.^a Thays Wolfarth Mossi
Programa de Pós-Graduação em Sociologia
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Prof. Dr. Fernando Coutinho Cotanda
Programa de Pós-Graduação em Sociologia
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Prof. Dr. Rafael Grohmann
Programa de Pós-Graduação em Comunicação
Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS)

AGRADECIMENTOS

Não poderia haver nada de mais falso que a afirmação de que a escrita é uma tarefa solitária. As sinapses que movimentam esses dedos que tanto digitam são produto do encontro de dezenas de pessoas com uma subjetividade, que de individual possui no máximo uma definição imprecisa. O afeto é corpo e somente do corpo pode vir a manifestar a criatividade. Assim, aproveito para agradecer a quem participou desse processo coletivo de escrita, tão denso e transformador.

Em primeiro lugar agradeço à Comuna do Arvoredo, espaço que me acolhe há seis anos e com o qual compartilhei as alegrias e tristezas da vivência acadêmica. Os almoços, as festas, as brigas e os afagos são inspirações profundas que somente a vida em comunidade é capaz de produzir.

À resiliência de todos e todas que trabalham para plataformas no Brasil, em especial a quem pedala todos os dias para garantir o sustento dos seus. Muito aprendo com as suas dores e ainda mais com os seus sorrisos.

À dedicação e provocações da minha orientadora Cinara Rosenfield, que me possibilitou aprender, tanto sobre o processo de pesquisa e produção acadêmica quanto sobre a minha própria pessoa. À participação dos colegas e professoras do grupo de pesquisa JusT, que trouxeram realidade e contribuições relevantes em um momento tão complexo de pandemia.

À luz dos pequenos seres, de Violeta, Paloma, Nina e Iolanda, com as quais aprendo que a vida é muito curta para se ter pressa e que não há de se misturar medo com criatividade; afinal, tinta sai no banho.

Ao querido mestre Cattani, pelos ensinamentos, a empatia e a insistência em crer que lugar de ciência é na calçada.

Às longas caminhadas com Henrique e Natália, principal culpada pelo devaneio que alterou os rumos iniciais desta dissertação e possibilitou as linhas mais preciosas que aqui estão escritas.

Ao paletrismo proporcionado pelas amigas Fabiane e Lisiane e os amigos Eduardo, Igor, Marcelo, Alan e André; sem a psicanálise acadêmica não conseguiria chegar tão longe.

À profunda sinceridade e humanidade de Maria Tereza, que me lembrou que o sol brilha depois da academia e foi fundamental na manutenção da minha sanidade mental.

Ao amor de Caroline, companheira em momentos felizes e tristes, que aguentou meus furores de devaneios e me inspira humanidade e chama de vida mesmo nos momentos mais difíceis.

Às conversas com Daniela, que trouxeram tranquilidade e inspiração para a produção acadêmica, mostrando que não se está sozinho na pesquisa e que as telas são uma formalidade do momento.

À persistência dos amigos Pedro e Gustavo, que me acompanham nesta empreitada desde a primeira vez que vesti uma bag da Rappi, mesmo não sendo mais possível compartilhar uma cuia de mate.

Agradeço também à Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em especial às professoras e professores do Programa de Pós-Graduação em Sociologia pelos ensinamentos, oportunidades e apoio em minha trajetória.

Por fim, ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) agradeço o apoio financeiro através de bolsa de estudos para que pudesse me dedicar integralmente ao curso de mestrado.

*E a vida, sempre nova, acontecendo de surpresa
Caindo como pedra sobre o povo*

Belchior
Caso comum de trânsito

RESUMO

O presente trabalho trata sobre a luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma vinculados à Uber Eats, Rappi, 99 e iFood em Porto Alegre nos anos de 2020 e 2021. Transformações na organização contemporânea do trabalho a partir da prestação de serviços mediada por plataformas implicam em um processo de ausência de reconhecimento. Uma série de manifestações de entregadores por plataforma vêm acontecendo no Brasil desde meados de 2020 como reação, entretanto esta é uma manifestação de uma minoria dos entregadores. O que se verifica empiricamente é uma descrença na via estatal e regulamentar, sendo o central na luta por reconhecimento destes trabalhadores a constituição de uma solidariedade de grupo a fim de promover melhores condições de trabalho. Assim se cria uma comunidade de valores, na qual os membros conseguem constituir um sentido de justiça dentro de um contexto de extrema precarização do trabalho.

Palavras-chave: Trabalho; Plataforma; Reconhecimento; Entregadores; Bicicleta

ABSTRACT

The present work deals with the fight for recognition of bike-messengers by platform linked to Uber Eats, Rappi, 99 and iFood in Porto Alegre in the years 2020 and 2021. Transformations in the contemporary organization of work from the provision of services mediated by platforms imply a process of lack of recognition. A series of platform delivery demonstrations have been happening in Brazil since mid-2020 as a reaction, however this is a manifestation of a minority of delivery people. What is empirically verified is a disbelief in the state and regulatory path, being the central in the struggle for recognition of these workers the constitution of a group solidarity in order to promote better working conditions. In this way, a community of values is created, in which the members are able to establish a sense of justice within a context of extreme precariousness of work.

Keywords: Work; Platform; Recognition; Bike messengers; Bicycle

RESUMEN

El presente trabajo aborda la lucha por el reconocimiento de repartidores-ciclistas por plataforma vinculada a Uber Eats, Rappi, 99 e iFood en Porto Alegre en los años 2020 y 2021. Transformaciones en la organización contemporánea del trabajo a partir de la prestación de servicios mediada por Las plataformas implican un proceso de falta de reconocimiento. Una serie de demostraciones de entrega de plataformas han estado ocurriendo en Brasil desde mediados de 2020 como reacción, sin embargo, esta es una manifestación de una minoría de repartidores. Lo que se verifica empíricamente es un descreimiento en el camino estatal y normativo, siendo central en la lucha por el reconocimiento de estos trabajadores la constitución de un grupo solidario para promover mejores condiciones de trabajo. De esta manera, se crea una comunidad de valores, en la que los miembros logran establecer un sentido de justicia dentro de un contexto de extrema precariedad laboral.

Palabras clave: Trabajo; Plataforma; Reconocimiento; Mensajeros; Bicicleta

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Esquematização analítica geral.....	83
Figura 2 – Esquematização analítica reconhecimento.....	84
Figura 3 - Panfleto Breque dos APP's.....	107
Figura 4 - Panfleto Breque dos APP's C.I.T.A.....	110
Figura 5 - Panfleto Greve Nacional Contra o Terrorismo dos APP's.....	114

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Idade dos entregadores de aplicativo.....	47
Gráfico 2 - Remuneração média dos entregadores no Brasil (Brasil, 2020).....	48
Gráfico 3 - Remuneração média dos entregadores no Brasil (Abílio et al., 2020).....	49
Gráfico 4 - Variação da remuneração horária por trabalhador antes e durante a pandemia....	50
Gráfico 5 - Escolaridade dos entrevistados.....	87
Gráfico 6 - Raça dos entrevistados.....	89
Gráfico 7 - Idade dos entrevistados.....	90

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Residência e local de trabalho dos entrevistados.....	92
--	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Estrutura das relações sociais de reconhecimento.....	61
Quadro 2 - Dados coletados.....	72

APOIO DE FINANCIAMENTO CNPq

O presente trabalho foi realizado com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

Sumário

1 INTRODUÇÃO	16
2 SOCIEDADE DAS PLATAFORMAS	25
2.1 DOS SIGNIFICANTES E SEUS SIGNIFICADOS: A TRAJETÓRIA HISTÓRICO-CULTURAL DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO À SOCIEDADE DAS PLATAFORMAS	26
2.2 O TRABALHO NAS PLATAFORMAS	34
2.2.1 As plataformas de entregas	37
2.3 PLATAFORMIZAÇÃO DA CICLOLOGÍSTICA NO BRASIL	40
3 LUTA POR RECONHECIMENTO	49
3.1 O CONCEITO DE RECONHECIMENTO	49
3.1.1 Reconhecimento em Axel Honneth	51
AMOR	53
DIREITO	54
SOLIDARIEDADE	54
3.2 RECONHECIMENTO E O TRABALHO PLATAFORMIZADO	59
4 PERCURSO METODOLÓGICO: ACESSANDO A LUTA POR RECONHECIMENTO NO TRABALHO POR PLATAFORMAS	62
4.1 DO DESENHO DO PROJETO AO CAMPO EXPLORATÓRIO: AS COMPLEXIDADES DA LUTA POR RECONHECIMENTO DOS ENTREGADORES-CICLISTAS EM PORTO ALEGRE	63
4.2 OS PANFLETOS, AS MANIFESTAÇÕES E OS ENTREGADORES: AS TÉCNICAS DE PESQUISA	67
4.2.1 Os panfletos	71
4.2.2 As manifestações	72
4.2.3 Os entregadores	73
4.3 A ANÁLISE DOS DADOS	77
5 A LUTA POR RECONHECIMENTO NA SOCIEDADE DAS PLATAFORMAS	83
5.1 OS ENTREGADORES-CICLISTAS POR PLATAFORMA EM PORTO ALEGRE: QUEM FORAM OS ENTREVISTADOS?	83
5.1.1 Escolaridade dos entrevistados	84
5.1.2 Raça dos entrevistados	86
5.1.3 Idade dos entrevistados	87
5.1.4 Local de residência e de trabalho dos entrevistados	88
5.1.5 As condições de trabalho dos entrevistados	92
5.2 As lutas por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma em Porto Alegre	98
5.2.1 A luta por reconhecimento institucionalizada: as manifestações e os panfletos	99
5.2.2 A luta cotidiana por reconhecimento: o amor, o direito e a solidariedade no dia a dia dos entregadores	111
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	124
REFERÊNCIAS	127
ANEXO I - Roteiro de Entrevistas	134

1 INTRODUÇÃO

As paisagens urbanas mundo afora vêm sendo recheadas de um - já não tão - novo elemento: grandes caixas coloridas, flutuantes nas costas de corpos anonimados que as movem dentro do espaço através de suas bicicletas, motocicletas ou patinetes elétricos. Das dinâmicas humanas de trabalho, poucas tarefas se sustentam por tanto tempo quanto o propósito sísifo de se carregar um objeto ou ser de um ponto A a um ponto B. Em concomitância à discussão sobre o fim do trabalho (RIFKIN, 1996; 2014; CARCANHOLO; MEDEIROS, 2012), a tração humana segue transformando o espaço-tempo em valor; sendo cada lanche transportado uma possibilidade de se mover no espaço urbano sem sair do lugar no espaço social.

Transformações tecnológicas possuem a potência de afetar a organização social do trabalho (LIPIETZ, 1991; HARVEY, 2008). A divisão entre as distintas “revoluções industriais” se usa de mudanças de tecnologias - tanto materiais quanto organizacionais – para delimitar cada um destes processos. De forma distinta, mas tão profunda quanto, à transformação causada pela inserção da máquina a vapor ou da eletricidade, a massificação do uso da internet remodela como a sociedade se organiza, proporcionando uma diversidade de novos arranjos nas formas de produzir riqueza e distribuir serviços (ARBIX et al., 2017). Isto ocorre em grande parte através de *plataformas*, chegando ao ponto de hoje algumas autoras considerarem que vivemos em uma sociedade das plataformas (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018).

Este é um processo que começa a se materializar em meados da década de 1990 com a popularização do uso da internet, se intensificando de maneira relevante a partir da segunda década do século XXI. Calcado em ideais frustrados da contracultura norte-americana dos anos 1960, o grupo que Schor (2020) denomina de 'New Communalists' abraça a concepção de que a tecnologia poderia ter um papel central na constituição de sociedades mais igualitárias e comunitárias, visando utilizá-la na busca do bem comum (SCHOR, 2020). A ideia era que isto ocorreria como consequência de uma reorganização do trabalho através da inovação tecnológica, tornando os serviços mais otimizados, reduzindo custos e burocracias desnecessárias e contribuindo para o crescimento econômico (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018).

A quebra financeira ocorrida em 2008 demarca a volta desta ideia de que a tecnologia digital poderia solucionar os efeitos da crise na sociedade. Isso se daria não pelo fim do trabalho humano, mas porque o fluxo e a produção de dados através de algoritmos tornaria desnecessária a presença humana na realização da atividade de gerência (SCHOR, 2020,). A capacidade de *softwares* em reorganizar a atividade econômica, descentralizando-a e focando em uma estrutura

person-to-person (de pessoa a pessoa ou P2P) seria a chave para empoderar indivíduos a tomar controle sobre as suas vidas. Essa visão acabou sendo chamada de "'the sharing economy'." (SCHOR, 2020, p.22).

Entretanto, este processo não ocorreu de maneira homogênea e muito menos pacífica. Ao retratar o embate político-legislativo entre taxistas e as empresas-plataforma Uber e Lyft em São Francisco, Dubal (2020) aponta que não seria o uso de aplicativos a novidade, mas a possibilidade criada pelas empresas de romper legislações estabelecidas e lucrar com a redução de custos ao não garantir direitos trabalhistas aos motoristas vinculados à sua plataforma nem contribuir com a manutenção da infraestrutura estatal através de impostos. Se encontra linha argumentativa similar em relação ao contexto brasileiro, afirmando que não há de fato nada estritamente novo ou colaborativo, mas "[...] empresas-plataformas que ampliam a capacidade de organização e controle do trabalho e, portanto, de extração de mais valor." (MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019, p.652).

Assim, as primeiras menções a este uso da tecnologia digital para transformar a economia partem de noções positivas, denominando-o inicialmente como consumo colaborativo (*collaborative consumption*) e, a partir de 2012, de economia de compartilhamento (*sharing economy*) (SCHOR, 2020, p.274). Em sequência, uma diversidade de conceitos foi apresentada com o intuito de expressar as complexidades percebidas empiricamente. Trabalhadores, acadêmicos e a mídia foram retratando outras narrativas referentes à nova organização do trabalho. Desta forma, conceituações críticas foram elaboradas, como a bem conhecida Uberização do Trabalho (ABÍLIO, 2019a; 2020a; 2020b).

Dentre toda esta diversidade se encontram ainda a “[...] economia colaborativa, economia de compartilhamento, economia ‘on-demand’, ‘economia do bico’, ‘crowdwork’, ‘crowdsourcing’, economia-Uber, dentre outros.” (OITAVEN; CARELLI; CASAGRANDE, 2018, p.11). A este grupo ainda deve ser ressaltada a existência de delimitações conceituais que levam em consideração se o trabalho é realizado presencialmente ou virtualmente, ou se a motivação deste é, ou não, o lucro (SCHOR, 2020).

Cada significante possui seus méritos e seus limites, sendo esta uma discussão diuturna e que vem apresentando avanços em conjunto com a melhor compreensão teórico-empírica do fenômeno, que aqui será referido a partir do conceito de plataforma. Esta é uma conceituação que retrata estas transformações de maneira ampla, para além da interface digital que organiza a interação entre indivíduos através de algoritmos - que aqui será referida como aplicativo - ou de mudanças no âmbito econômico, sendo descrita da seguinte maneira por Van Dijck et al. (2018):

Concordamos que as plataformas online estão no centro de um desenvolvimento importante, mas não as pensamos como um fenômeno econômico exclusivo, nem como uma construção tecnológica com corolários sociais. Em vez disso, preferimos uma visão abrangente de um mundo conectivo em que as plataformas penetraram no coração das sociedades - afetando instituições, transações econômicas e práticas sociais e culturais - forçando, portanto, governos e estados a ajustar suas estruturas jurídicas e democráticas. (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.2, citado por CHADWICK, 2013; VAN DIJCK, 2013, tradução nossa)

Assim, parte-se do pressuposto de que há um amplo impacto social resultante do uso das plataformas, este se tornando especialmente relevante a partir de 2012 com as vitórias jurídico-simbólicas das empresas Uber e Lyft no estado da Califórnia nos Estados Unidos, identificadas como princípio do processo de expansão global das empresas-plataformas (DUBAL, 2020). Disto também se deve apreender que as plataformas não surgem num vazio, mas em estruturas sociais já presentes, fazendo com que não sejam processos homogêneos, mas calcados com variações relacionadas ao contexto social onde se inserem. Sendo as plataformas resultados de contextos socialmente pré-existentes, também se deve ampliar essa compreensão aos algoritmos que dirigem seus sistemas, entendendo que estes não são neutros e "[...] são produzidos socialmente a partir de determinados lugares e somente dão a ver algumas perspectivas em detrimento de outras." (GROHMANN, 2020, p.109).

Cada plataforma possui as suas distinções, sendo estas reflexos de marcadores sociais já estabelecidos, como gênero, raça e classe (VAN DOORN, 2017; SCHOR, 2020; VAN DIJCK, 2020). Assim, existe uma hierarquia em termos de remuneração, satisfação e condições de trabalho relacionadas a cada plataforma, estando a Airbnb no topo e Uber e Postmates no final desta escala (SCHOR, 2020). Segundo Schor (2020), esta hierarquia se constituiria em torno do quanto o uso de mão-de-obra se faz necessário para realizar aquele trabalho e o quão custoso ou difícil seria adquirir os meios para poder realizá-lo.

No presente trabalho é tratado o caso dos entregadores-ciclistas por aplicativo que realizam suas entregas dentro do perímetro da cidade de Porto Alegre durante os anos de 2020 e 2021. Sendo estes trabalhadores vinculados às empresas UberEats, Rappi e/ou iFood. A quantidade exata de trabalhadores vinculados às plataformas ainda é inacessível, entretanto se estima que ao menos 3,8 milhões de pessoas utilizem-os como fonte de renda no país (GAVRAS, 2019; MACHADO, 2019). A Rappi - empresa colombiana de entregas - chegou ao Brasil em meados de 2018 e experienciou um aumento mensal de entregas na faixa de 30% durante aquele ano (MACHADO, 2019). Já a empresa iFood apresentou uma fila de espera no registro de novos entregadores durante o primeiro semestre do ano de 2020 no Brasil (TOMAZELLI, 2020). Segundo a Aliança Bike (2019), entre 2018 e 2019, na cidade de São Paulo, houve “um aumento de 5,4 vezes” (Aliança Bike, 2019, p.4)

no número de entregadores-ciclistas por aplicativos.

O serviço de entrega urbana de bens em geral, antes organizado a partir de milhares de pequenas empresas e cooperativas (SHIRACO, 1996; FINCHAM, 2004; HERLIHY, 2004), hoje gravita em torno das plataformas digitais (VAN DIJCK et al., 2018; SCHOR, 2020). A partir do uso das plataformas, é possível a execução de todos os processos envolvidos em uma entrega de forma sincronizada e em boa parte automatizada, reconfigurando a relação trabalhador-empregador e a própria maneira de se realizar este serviço. Esta advém de transformações históricas que são fundamentadas em mudanças organizacionais e tecnológicas, partindo de um trabalho localizado e com pouco uso tecnológico até chegar na configuração contemporânea, em que a organização do trabalho de entregas é regulada por plataformas digitais vinculadas a empresas transnacionais (VAN DIJCK et al., 2018). Pode-se observar um impacto amplo advindo dessa transformação, tanto no próprio serviço de entregas quanto na configuração urbanística das cidades, esvaziando espaços públicos, reduzindo interações intersubjetivas e transformando restaurantes em meros pontos de produção e distribuição de bens inseridos no ecossistema das plataformas.

Apesar das promessas iniciais de justiça, cooperação e igualdade, o trabalho realizado pelos entregadores-ciclistas por aplicativo no Brasil é baseado em jornadas longas, baixa remuneração horária, ausência de direitos trabalhistas somados a praticamente nenhum suporte aos trabalhadores por parte das empresas e constantes desligamentos sem qualquer justificativa. Este também é um serviço majoritariamente jovem, masculino e negro. Segundo levantamento realizado pela Aliança Bike (2019), o entregador-ciclista por aplicativo típico na cidade de São Paulo é “[...] brasileiro, homem, negro, entre 18 e 22 anos de idade e com ensino médio completo, que estava desempregado e agora trabalha todos os dias da semana, de 9 a 10 horas por dia, com ganho médio mensal de R\$ 992,00.” (ALIANÇA BIKE, 2019, p.6). Em pesquisa realizada já durante o contexto pandêmico, foi verificado um aprofundamento deste quadro, com as jornadas se prolongando e os ganhos dos melhores remunerados sendo reduzidos, aumentando a massa de entregadores com baixa remuneração mensal (ABÍLIO et al., 2020). Foi observando este tipo de desfecho que Van Doorn (2017) concluiu que “[...] no mundo do trabalho por plataformas, a desigualdade é mais uma característica do que um *bug*.” (VAN DOORN, 2017, p.907, tradução nossa).

Assim, o entregador-ciclista por aplicativo parece ser emblemático deste processo de precarização relacionado ao trabalho mediado por plataformas. É possível observar a facilidade com que se entra e se sai deste trabalho, além do recorrente entendimento de que este seria mais um meio para acumular recursos e alcançar uma profissão desejada do que efetivamente constituinte de identidade profissional, dada a falta de perspectiva futura presente no trabalho com entregas por plataforma (WEISS, 2019).

Em resposta a essa condição, uma série de manifestações nacionais e internacionais denominadas de Breque dos APPs ocorreram a partir de meados de 2020, clamando por diversos direitos relacionados ao trabalho mediado por plataformas. Estes atos políticos reuniram entregadores por aplicativo – tanto os que trabalham com suas motocicletas quanto o que utilizam bicicletas – em centros urbanos Brasil afora, trazendo à tona as dificuldades enfrentadas por eles em seus cotidianos. Dentre as suas pautas estavam o fim dos bloqueios arbitrários sobre suas contas nos aplicativos, aumento do valor pago por entrega e a exigência de algum tipo de seguro contra acidentes e doenças que os impossibilitassem de trabalhar.

Houve ampla exposição midiática e nas redes sociais em torno dessas manifestações (PAIA et al., 2021), sendo um dos resultados os mais de 60 projetos de lei na Câmara de Deputados voltados para a regulamentação do trabalho de entregadores por plataformas. Dentre estes, está o Projeto de Lei 3748/2020 de autoria da deputada federal Tábata Amaral (PDT) em conjunto com deputados de outros oito partidos, que visa regulamentar o trabalho sob demanda. O seu Artigo 2º da Seção primeira define que "Trabalho sob demanda é aquele em que os clientes contratam a prestação de serviços diretamente com a plataforma de serviços sob demanda, que, por sua vez, apresenta proposta para execução dos serviços para um ou mais trabalhadores." (BRASIL, 2020a). Nas seguintes Seções do Projeto de Lei é possível apreender uma tentativa de suprir as exigências destes trabalhadores, com a justificativa calcada em redução da precariedade e em adequar juridicamente o trabalho por plataformas no país.

Isto se torna especialmente relevante porque, atualmente sem regulamentação específica nem jurisprudência favorável, os trabalhadores por plataforma acabam sendo enquadrados legalmente a partir da Lei 13.467 de 13 de julho de 2017, mais conhecida como "reforma trabalhista", que acaba por definir a exclusividade e a habitualidade como requisitos garantidores do vínculo empregatício. Para se eximir de qualquer obrigação legal para com os trabalhadores, as empresas-plataformas sustentam a narrativa de que estes seriam empreendedores e não empregados (ABÍLIO, 2019b).

Desta dinâmica surge também uma série de trabalhos acadêmicos tratando dos episódios dos Breques dos APPs, em especial o primeiro, ocorrido em 1º de julho de 2020 (ABÍLIO et al., 2021; DESGRANGES; RIBEIRO, 2021; WEISS; DUARTE, 2020; CARDOSO; ALMEIDA, 2020). Um argumento central nestas publicações é que este seria um movimento amplo dos entregadores, organizado a partir de movimentos sociais e lideranças reconhecidas pela classe, como o grupo Entregadores Antifascistas liderado por Paulo "Galo" Lima em São Paulo. Após o primeiro Breque, uma série de novos de movimentos e lideranças emergiram, muitos também denominados Entregadores Antifascistas, atraindo ainda mais a atenção acadêmica em torno das organizações

políticas dos entregadores (LOURENÇO FILHO, 2021; COELHO et al., 2021; TRINDADE; SOUZA 2020; PERES, 2020).

Entretanto, parece haver uma desconexão entre o furor midiático e acadêmico em relação a estes atos e possíveis projetos de lei e a realidade da maior parte dos entregadores. Essa grande massa que não participa de manifestações ou de *lives* segue anônima em sua tez e demandas. A sua luta diária, suas formas de resistência cotidiana e seus anseios políticos seguem pouco conhecidos, fazendo com que uma pequena parcela dos entregadores tenha recebido amplo destaque em detrimento do restante, tornando esta uma problemática central para a compreensão do fenômeno do trabalho dos entregadores por plataforma no Brasil. Para avançar no sentido da compreensão sociológica do fenômeno, pode-se entender as formas de resistência cotidiana dos entregadores como integrantes de uma luta por reconhecimento, nos termos desenvolvidos por Honneth (2009); e é o que propomos aqui.

Ao trabalhar o reconhecimento intersubjetivo, Honneth (2009) apresenta uma análise baseada em três distintas dimensões do reconhecimento: o amor, o direito e a solidariedade. O amor é definido pelo autor como “[...] o padrão de relações eróticas entre dois parceiros, de amizade e de relações pais/filhos” (HONNETH, 2009, p.159). A dedicação afetiva é o modo como se dá esta dimensão do reconhecimento, sendo responsável pela autoconfiança do indivíduo.

Em relação ao direito, Honneth (2009) entende que a partir do período histórico da modernidade, “[...] o sistema jurídico precisa ser entendido [...] como expressão dos interesses universalizáveis de todos os membros da sociedade [...]” (HONNETH, 2009, p.181), se propondo a problematizar as consequências práticas desta dinâmica. Assim:

[...] na estrutura do reconhecimento jurídico, justamente porque está constituída de maneira universalista sob as condições modernas, está infrangivelmente inserida a tarefa de uma aplicação específica à situação: um direito universalmente válido deve ser questionado, à luz das descrições empíricas da situação, no sentido de saber a que círculo de sujeitos ele deve se aplicar, visto que eles pertencem à classe das pessoas moralmente imputáveis. Nessa zona de interpretações da situação referidas à aplicação, as relações jurídicas modernas constituem, como veremos, um dos lugares em que pode suceder uma luta por reconhecimento. (HONNETH, 2009, p.186)

A consequência da vitória na luta pelo reconhecimento jurídico se manifesta a partir da possibilidade de autorrespeito. Este ocorre quando a atividade facultativa de reclamar direitos é dada ao indivíduo como meio de expressão simbólica cuja efetividade social lhe servirá como indicador para o grau de reconhecimento que recebe (HONNETH, 2009). “[...] é em virtude de padrões de reconhecimento – nesse caso, de padrões legalmente institucionalizados – que a relevante autorrelação prática é assegurada.” (HONNETH; ANDERSON, 2011, p.91).

Já a solidariedade se relaciona à estima social conferida intersubjetivamente, a partir do reconhecimento das capacidades e propriedades dos sujeitos em relação às suas realizações individuais. Este reconhecimento da individuação produz a autoestima enquanto autorrelação prática. Ao pensar a constituição intersubjetiva do reconhecimento e a sua relação ao trabalho, deve-se considerar cada uma destas dimensões como fundamentais para a construção de uma moralidade social compartilhada e possibilitadora de reconhecimento (HONNETH, 2008).

Como contraposição ao reconhecimento, Honneth define formas específicas de desrespeito, responsáveis pela negação do reconhecimento. Em relação ao amor, estariam aí incluídos maus-tratos e violações tanto físicas quanto emocionais da integridade do sujeito. No que concerne às relações jurídicas, a forma específica de desrespeito seria a privação de direitos (HONNETH, 2009). Segundo Honneth e Anderson (2011), também se "[...] teria de incluir subordinação, marginalização e exclusão. Pois estas são formas por meio das quais a posição social de co-legisladores legítimos é negada aos indivíduos." (HONNETH; ANDERSON, 2011, p.91). Honneth vai ao ponto de afirmar que caso os indivíduos "[...] não puderem compreender-se como membros ativamente contribuintes e reciprocamente relacionados de uma sociedade que eles podem vivenciar conjuntamente, então podemos falar provisoriamente de uma enfermidade social ou patologia." (HONNETH, 2015, p.582). O que está em disputa, então, é a integridade social que o reconhecimento jurídico confere aos sujeitos reconhecidos. Já em relação à solidariedade, o que estaria em risco seria a "honra" ou dignidade do indivíduo, sendo a degradação e ofensas as formas deste desrespeito.

Assim, para que seja possível localizar empiricamente as práticas da luta por reconhecimento de um determinado grupo, se extrai do autor a seguinte proposição:

A comprovação na realidade fenomênica é, no caso do autorrespeito, da maior dificuldade, porque ele só se torna de certo modo uma grandeza perceptível em forma negativa - a saber, quando os sujeitos sofrem de maneira visível com a sua falta. Por isso, só podemos inferir a existência fática do auto-respeito indiretamente, empreendendo comparações empíricas com grupos de pessoas, de cujo comportamento geral é possível obter ilações acerca das formas de representação simbólica da experiência de desrespeito. (HONNETH, 2009, p.197)

Soma-se a essa concepção a centralidade que Honneth (2018) atribui ao trabalho na estrutura de reconhecimento intersubjetivo em uma sociedade:

[...] a organização e valorização do trabalho social desempenham um papel central para a estrutura de reconhecimento de uma sociedade: já que com a definição cultural da hierarquia de tarefas sociais define-se, de fato, qual medida de estima social o indivíduo pode receber por sua atividade e pelas propriedades a ela ligadas, as chances da formação

Logo, a partir do estudo da situação de sujeitos inseridos em um trabalho no qual efetivamente se observa a falta de reconhecimento (ABÍLIO, 2020; ABÍLIO et al. 2020; DUBAL, 2020; GROHMANN, 2020; SCHOR, 2020; VALLAS, 2021), se faz possível empreender as comparações relacionadas à experiência do desrespeito proposta por Honneth. O autor propõe dois indicadores que possibilitariam a concordância normativa dos trabalhadores com dado trabalho: 1) que o trabalho realizado seja dotado de um salário mínimo, e 2) que a atividade realizada seja reconhecida como uma contribuição para o bem geral (HONNETH, 2008). A primeira condição é inexistente na prática laboral do trabalho de entregas por plataformas; a segunda, apesar do trabalho de entregas ter sido considerado como serviço essencial já nos primeiros meses da pandemia de COVID-19, tampouco encontra sustentação empírica.

Desta forma, parte-se aqui do entendimento que os entregadores-ciclistas por plataforma se encontram em uma situação cotidiana de desrespeito e que uma parcela minoritária destes trabalhadores participa de grupos políticos organizados que promovem passeatas, greves e manifestações afins. Assim, aqui será proposta a exploração dessa problemática a partir da seguinte questão: **Como se caracteriza a luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma em Porto Alegre?**

Para além do objetivo geral de caracterizar a luta por reconhecimento relacionada ao trabalho dos entregadores-ciclistas por plataforma, acreditamos que, para desenvolver essa questão, se faz necessário melhor compreender como se constituem as condições de trabalho desses trabalhadores, os argumentos que estes articulam em relação às suas compreensões acerca das possibilidades de regulamentação e transformação deste trabalho e os possíveis rumos de uma luta por reconhecimento de trabalhos mediados através de plataformas.

Para isto foram realizadas entrevistas semi-estruturadas com 14 entregadores-ciclistas que realizaram as suas entregas no perímetro da cidade de Porto Alegre durante o ano de 2021, além de observação participante em três manifestações de entregadores por plataforma e de fragmentos do cotidiano de alguns espaços onde se reúnem os entregadores na cidade. Também foi analisado o conteúdo de panfletos recolhidos durante as manifestações observadas. Este trabalho de campo aponta para uma série de estratégias de luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas, para além de breques, greves ou participação em grupos organizados motivados por estas manifestações políticas.

Para dar conta do aqui proposto, este texto foi repartido em seis capítulos, contando com esta introdução e a conclusão. O que vem a seguir é uma delimitação teórica e empírica do objeto,

visando melhor compreender como se estruturaram historicamente as plataformas - tanto ideologicamente quanto materialmente -, como funciona o ecossistema das plataformas e em especial as plataformas de entrega e o que sabemos sobre a plataforma da ciclogística e as atuais condições de trabalho dos entregadores, em especial dos entregadores-ciclistas.

Já o terceiro capítulo tratará sobre o reconhecimento. É feita um breve apanhado histórico sobre a discussão conceitual, até que se possa aprofundá-la na sua vertente Honnethiana, aqui utilizada enquanto embasamento teórico para a prática de pesquisa. Também será feita uma relação entre reconhecimento e plataforma, a fim de trazer a discussão conceitual para o objeto.

O quarto capítulo tratará do método. O objetivo deste é explicitar como foi realizada a pesquisa, as suas dificuldades e novidades, além das suas categorização e dimensões analíticas utilizadas. Este também servirá também como base para o que será o centro do trabalho realizado, o capítulo analítico. O quinto capítulo expandirá, a partir das considerações metodológicas, toda a dinâmica da luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas em seu cotidiano. Serão tratadas das três dimensões do reconhecimento, o amor, o direito e a solidariedade, abordando-as a partir do material produzido empiricamente.

O último capítulo é a conclusão. Este tem a finalidade de dar um fechamento à pesquisa, apontando alguns possíveis rumos da luta por reconhecimento dos trabalhadores por plataformas. Além disso, se pretendeu aqui apresentar os limites e possibilidades futuras de pesquisas que busquem realizar o que aqui não foi possível.

2 SOCIEDADE DAS PLATAFORMAS

Se em 1936 Charlie Chaplin apertava parafusos e narizes na linha de produção ao representar o moderno mundo do trabalho fabril, hoje suas ferramentas de trabalho poderiam muito bem ser uma bicicleta, um celular e uma *bag*. A influência das transformações tecnológicas é sentida no setor serviços com a reestruturação produtiva iniciada na década de 1970 em alguns países industrializados (LIPIETZ, 1991; HARVEY, 2008) e nas décadas de 1980 e 1990 em países economicamente periféricos - entre eles o Brasil. Esta reestruturação produtiva pode ser entendida enquanto germen do processo de plataformização iniciado na década de 1990 e que se acelera a partir da crise de 2008.

Enquanto o paradigma taylorista-fordista do início do século XX previa um trabalho com horários fixos e tarefas rigidamente pré-delimitadas, hoje se espera flexibilidade e autogerenciamento do próprio trabalho. Isto não significa que variáveis como o controle e a precariedade no trabalho tenham sido superadas, mas que há uma exploração de novas possibilidades de organização do trabalho, que resultam num processo denominado de plataformização.

A plataformização se refere a uma ampla gama de transformações tecnológicas, organizacionais, sociais e políticas que vêm ocorrendo a partir de interações entre sujeitos possibilitadas graças a avanços na tecnologia digital. Estas interações ocorrem através de softwares apresentados em forma de site e/ou aplicativo, desenhados para possibilitar estas conexões de maneira dinâmica, interativa e facilmente inteligível, proporcionando a massificação do acesso e uso a estas plataformas.

Esta trama tecno-social não se desenvolve num vazio institucional, mas em um movimento transformador da organização analógica do trabalho. Sendo, assim, uma dinâmica que "[...] enfatiza a relação inextricável entre plataformas digitais e as estruturas sociais." (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.2, tradução nossa), produzindo o que as autoras denominam de sociedade das plataformas (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018).

Van Dijck, Poell e De Waal (2018) propõe que, para se compreender este processo, deve-se traçar um trajeto analítico que vai do macro ao micro, da geopolítica das plataformas à taxonomia de aplicativos individuais, passando pelo que chamam de ecossistema das plataformas. O restante deste capítulo foi estruturado levando em consideração esta proposição. Assim, nas seguintes páginas será apresentada uma trajetória histórico-conceitual relacionada à definição do fenômeno do trabalho mediado digitalmente, que aqui culminará no conceito de sociedade das plataformas.

Em sequência, será trabalhado o nível macro a partir de uma discussão do trabalho nas plataformas, apreendendo como se constituem as plataformas e explicitando as distintas tipologias de trabalho dentro das plataformas. Por fim, serão destinados tópicos tratando do trabalho de entregas nas plataformas e sobre a ciclogística no Brasil, delimitando o objeto dentro do contexto teórico já apresentado.

2.1 DOS SIGNIFICANTES E SEUS SIGNIFICADOS: A TRAJETÓRIA HISTÓRICO-CULTURAL DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO À SOCIEDADE DAS PLATAFORMAS

No processo de se compreender as transformações contemporâneas na organização do trabalho e seus impactos sociais amplos, emerge uma miríade de interpretações e conceitos relacionados à plataformização da sociedade que vem ocorrendo de maneira global nas últimas décadas. A complexidade e dinamicidade do fenômeno produzem uma dificuldade conceitual que Grohmann (2021) bem descreve como um desafio deslizante (GROHMANN, 2021). Para além da potência de mutabilidade inerente à mediação digital de ações sociais, a inserção desta mediação em distintos contextos torna a sua relação ao mundo do trabalho ainda mais complexa. A seguir será apresentado um possível caminho teórico-histórico a fim de produzir uma reflexão conceitual, visando ambientar a temática de forma que seja possível apreender seu impacto nas relações sociais de trabalho, partindo do pressuposto de que o trabalho por plataformas no Brasil surge enquanto enxerto de um aparato técnico-ideológico-estético estadunidense em uma precária estrutura de proteção social brasileira - ideia esta que será desenvolvida nas páginas que seguem.

Em uma das mais completas tentativas de síntese acerca da temática da plataformização, Schor (2020) relata o surgimento e as promessas da chamada *Sharing Economy* (ou Economia de Compartilhamento) e o seu processo até se tornar conhecida e criticada como *Gig Economy* (ou Economia de Bicos), *Platform Capitalism* (ou Capitalismo de Plataforma) ou *Platform Economy* (ou Economia de Plataforma). A autora credita a constituição de uma nova organização econômica ao que chama de *Californian Ideology* (ou Ideologia Californiana). A história da Ideologia Californiana se inicia na década de 1960 na cidade de São Francisco nos Estados Unidos, partindo de ideais da contracultura norte-americana críticos da modernidade e da concentração de poder resultante desta (SCHOR, 2020).

Desejosos de uma sociedade mais justa e igualitária, duas visões distintas sobre como alcançar esses ideais surgiam: de um lado a *New Left* (ou Nova Esquerda) se posicionava de maneira anti-tecnológica, argumentando que a tecnologia servia à guerra, às corporações que

sustentavam os conflitos bélicos e o governo dos Estados Unidos. Seu entendimento era que a tecnologia seria uma força destrutiva e desumanizadora (SCHOR, 2020, p.50). Já o outro grupo, denominado de *New Communalists* (ou Novos Comunalistas), discordava da ideia de que a tecnologia seria algo negativo, entendendo-a enquanto uma solução. Assim, os Novos Comunalistas se deslocaram da cidade de São Francisco para constituir comunidades alternativas no interior do país, visando aplicar o aparato tecnológico de maneira a trazer benefícios sociais e ambientais (SCHOR, 2020).

Entretanto, estes sonhos comuns resultaram frustrados e os ideais pregados pelos Novos Comunalistas apenas viriam a ressurgir na década de 1990 com a popularização do uso da internet, entendendo esta como uma possibilidade para realizar aqueles anseios de décadas anteriores. Neste período de hibernação entre a década de 1960 e 1990, Schor (2020) relata que o Novo Comunalismo se redefine inspirado nas políticas neoliberais dos anos 1980, unindo o ideário do livre mercado ao que chama de "espírito livre hippie" (SCHOR, 2020, p.51). Neste misto estético-político-performático surgem figuras icônicas que bem representam este argumento, como o fundador da empresa Apple, Steve Jobs, e o fundador da Microsoft, Bill Gates.

É deste Novo Comunalismo noventista influenciado pelo neoliberalismo da década de 1980 que surge a Ideologia Californiana. Esta combinou um ideário político libertário, uma estética contracultural e visões tecnoutópicas à sua crença central de que a tecnologia promoveria a libertação individual e a possibilidade de se constituir comunidades igualitárias (SCHOR, 2020, p.50). Desta união de ideias surge o discurso base da Economia de Compartilhamento, com sua promessa de empoderamento individual através do trabalho descentralizado e fragmentado em tarefas, da igualdade social e do fortalecimento de comunidades (SCHOR, 2020, p.51). A isto se soma outra dimensão do pensamento dos Novos Comunalistas: a cibernética. Esta é o estudo do controle automatizado através de máquinas - presente na formulação das plataformas utilizadas para realizar esta Economia de Compartilhamento - e que se fundamenta em mecanismos de autocorreção através de testes e da informação resultante destes. Assim surgem ferramentas digitais hoje amplamente presentes, como os algoritmos, a precificação dinâmica e a coleta massificada de dados através das plataformas (SCHOR, 2020, p.51). A mensagem final foi de que as empresas de tecnologia eram agentes revolucionários e que a missão daqueles que apoiassem esta revolução seria a de auxiliar as empresas contra as regulações governamentais (SCHOR, 2020, p.51).

Schor (2020) entende que o principal deslocamento intelectual nesta discussão foi o de unificar a ideia de liberdade individual com a de liberdade empresarial. A autora propõe que 1996 teria sido um ano fundamental neste processo, pois foi quando ocorreu o *Telecommunications Act* - processo legislativo que resultou na desregulamentação das empresas de tecnologia nos Estados

Unidos, fazendo com que o atual oligopólio tecnológico estadunidense fosse possível (SCHOR, 2020, p.52).

Entretanto, a ideia de uma Economia de Compartilhamento ganha verdadeira força a partir do colapso financeiro seguido de crise no ano de 2008. Esta volta a ser vinculada a plataformas das mais diversas finalidades, sendo muitas delas genuínas tentativas de construção de outras interações intersubjetivas com a finalidade de amenizar os efeitos da crise e subverter o modelo econômico vigente (SCHOR, 2020). Cabe aqui ressaltar que plataformas digitais com a finalidade de conectar pessoas para realizar distintos tipos de interação existem desde os princípios dos anos 1990. A rede virtual de troca de hospedagens gratuitas Couchsurfing foi fundada em 1991. Em 1995 foram ao ar os sites Craigslist - que oferece aos usuários a possibilidade de anunciar bens e serviços gratuitamente - e eBay - plataforma online de venda de bens. Já em 2000 se iniciava o ZipCar - site de empréstimo de carros pessoais com discurso e forma próximos aos seus similares da década de 2010 (SCHOR, 2020, p.55).

Segundo Schor e Vallas (2021), duas dimensões são fundamentais para a compreensão do hiato temporal entre o surgimento dessas primeiras plataformas nos anos 1990 e o seu crescimento exponencial a partir de 2008, uma tecnológica e outra econômica. Na dimensão tecnológica, é argumentado que o surgimento da *Web 2.0* teria criado as possibilidades para o atual estado das plataformas. A *Web 2.0* não se trataria diretamente de avanços técnicos, mas na forma como a internet é compreendida e utilizada, buscando que os usuários também participem ativamente na produção de conteúdos dinâmicos disponibilizados online. Assim, sites como Facebook e YouTube - dependentes da criação de conteúdo a partir de usuários - se tornaram não só possíveis, como bem sucedidos e populares. Outro marco seria o lançamento do primeiro iPhone, em 2007, criando a possibilidade de se acessar estes conteúdos a todo momento através de um dispositivo que estaria sempre próximo ao indivíduo (SCHOR; VALLAS, 2021).

Sobre a dimensão econômica, Schor e Vallas (2021) argumentam que as condições econômicas dos Estados Unidos, baseadas em juros baixos, somadas à especulação advinda de Wall Street, teriam sido centrais no desenvolvimento das plataformas. Desde os anos 1990, empresas vinculadas à internet teriam sido o alvo preferencial de especuladores do mercado financeiro, com as autoras descrevendo que mais de 50 mil *start-ups* receberam \$250 bilhões em investimentos apenas durante os anos 1998-2002 (SCHOR; VALLAS, 2021, p.4). Esta é uma realidade que se mantém até hoje; tanto em relação à necessidade constante de recursos para desenvolvimento e popularização de novas plataformas e seus aplicativos, quanto ao envolvimento de altos valores financeiros e grau especulativo.

Assim, logo após a crise de 2008, as empresas-plataformas estavam prontas para absorver a massa de novos desempregados e desempregadas mundo afora. Sua ampla oferta de trabalho com baixas barreiras de entrada, somada aos discursos idealistas, criaram a ideia de que uma outra economia poderia surgir dos escombros da crise, sendo ela a Economia de Compartilhamento. Schor e Vallas (2021) argumentam que a ideia de compartilhamento acompanha o surgimento da internet a partir de três desenvolvimentos intelectuais: a crítica cooperativista ao darwinismo social e à teoria do ator racional, a lógica não-privatista do espaço digital e a possibilidade de uma nova organização do trabalho e da economia (SCHOR; VALLAS, 2021, p.5). Assim se embasava a ideia de que a cooperação aliada ao acesso livre e colaborativo aos avanços tecnológicos - especialmente de *softwares* - seriam suficientes para reorganizar as estruturas econômicas capitalistas calcadas na competição, na propriedade privada dos meios de produção e no trabalho assalariado, culminando em uma economia justa e colaborativa (SCHOR; VALLAS, 2021).

As vantagens deste modelo seriam diversas, sendo as principais promessas a de um mercado de trabalho mais justo e menos burocrático, a maior constituição de laços afetivos entre os sujeitos - destacando a ideia de comunidade - e a redução do impacto ambiental - especialmente através da redução na emissão de carbono que a estrutura P2P poderia proporcionar (SCHOR; VALLAS, 2021). Em um mundo de competição, individualidade e desigualdade, compartilhar se apresenta enquanto uma solução convincente, surgindo, assim, argumentações favoráveis à Economia de Compartilhamento.

Em relação ao trabalho, Sundararajan (2016) defende que a Economia de Compartilhamento possibilita aos indivíduos o status de microempreendedores, com liberdade para decidir seus horários e escalas. Além disso, entende que questões negativas como a falta de transparência em relação aos dados detidos pelas empresas seriam resolvidos com o desenvolvimento desta forma de organização do trabalho. Zanon (2019) se soma ao argumento da baixa barreira de entrada no trabalho mediado por plataformas como algo positivo, concluindo que o acesso de minorias ao trabalho seria facilitado, tornando-o mais inclusivo. Em sua discussão sobre a Economia de Compartilhamento, Frenken (2017) explicita a distinção entre o compartilhamento e a Economia de Compartilhamento. O autor explica que a argumentação dos defensores da Economia de Compartilhamento parte do pressuposto de que o compartilhamento seria um jogo de soma zero, onde a totalidade de bens apenas é distribuída, enquanto na Economia de Compartilhamento este não seria o caso, já que ativos subutilizados poderiam ser temporariamente disponibilizados para outros indivíduos, induzindo a uma alocação mais eficiente dos recursos (FRENKEN, 2017).

Entretanto, a retórica e a realidade apresentaram divergências. Ao realizarem um estudo calcado em análise de discurso, Martin, Upham e Budd (2015) encontraram contradições entre o

discurso e a prática das empresas-plataforma, trazendo à tona a discussão sobre a materialização do ideário do compartilhamento. Independente da finalidade da plataforma, os autores argumentam que esta provavelmente sofre pressões para guinar a uma finalidade majoritariamente comercial, o que, segundo os autores, romperia com as promessas da Economia de Compartilhamento (MARTIN; UPHAM; BUDD, 2015). Esta perspectiva é reforçada por Acquier, Carbone e Vasseur (2020) em seu argumento de que ideias clássicas sobre empreendedorismo passam a utilizar de quatro vertentes teórico-discursivas distintas, a saber, *access economy*, *commons*, *gift*, e *libertarianism*, enquanto características positivas de suas ações (ACQUIER; CARBONE; VASSEUR, 2020). Cada uma destas se relaciona aos valores já descritos da Economia de Compartilhamento, devendo levar-se em consideração que as autoras apontam que estes valores são encontrados em geral no nível discursivo, sem necessária correspondência com a prática laboral gerida por estes empreendedores. De Peuter, Cohen e Saraco (2017) se somam a este argumento acerca da ambivalência do discurso sobre o compartilhamento ao entrevistar trabalhadores e proprietários de *coworkings*¹ e apreender que existe uma tensão discursiva entre os que entendem aquela forma enquanto disruptiva e os que acreditam que estaria se tornando mais um espaço corporativo próximo do tradicional (DE PEUTER; COHEN; SARACO, 2017).

A partir das ambivalências e contradições entre os discursos calcados no ideário positivo da Economia de Compartilhamento e a prática empírica, uma série de autores e autoras formularam visões críticas sobre a temática. Ao problematizar as expectativas sociais construídas sobre a Economia de Compartilhamento, Murillo, Buckland e Val (2017) colocam em xeque os benefícios sociais e ambientais prometidos, chegando a argumentar que não seria exagero descrevê-la como *neoliberalism on steroids* - ou neoliberalismo com esteroides. Cockayne (2016) argumenta que a ideia de compartilhamento tem servido enquanto ferramenta discursiva para legitimar práticas neoliberais, justificando e normalizando o trabalho precário e flexível através de uma associação entre a organização capitalista do trabalho e valores sociais altruístas.

Slee (2017) compartilha o entendimento de que os discursos da Economia de Compartilhamento que "[...] prometem ajudar prioritariamente vulneráveis a tomar controle de suas vidas tornando-os microempresários" (SLEE, 2017, p. 22), derrubar monopólios injustos e ineficientes e criar alternativas à crise do meio ambiente são recorrentemente articulados. Entretanto, o autor argumenta que esta retórica se encontra distante da realidade, onde existiria a

¹ Espaços compartilhados de trabalho onde, geralmente, quem desejar utilizá-lo deve pagar uma mensalidade que o permite acessar as dependências do espaço, onde costuma-se encontrar mesas de escritório compartilhadas, banheiro, lanchonete ou restaurante e, às vezes, elementos para socialização e redução de estresse como uma mesa de ping-pong ou videogame. É de certa forma uma materialização do discurso do compartilhamento, já que os *coworkings* são vendidos não apenas enquanto escritórios, mas como possibilidade para o compartilhamento de ideias e projetos, além de proporcionar conexões com outros trabalhadores e empresas.

exploração do trabalho e práticas empresariais predatórias (SLEE, 2017). Em seu trabalho etnográfico explorando o cotidiano de trabalhadores inseridos na Economia de Compartilhamento, Alexandra Ravenelle (2019) cria uma tipologia dividida em três grupos nos quais estes trabalhadores poderiam ser classificados: os *strugglers* (ou batalhadores), os *part-time strivers* (ou trabalhadores de meio período) e os *quasi-entrepreneurs* (ou quase-empresendedores). A autora argumenta que estes *quasi-entrepreneurs* e as suas histórias de sucesso seriam utilizados como propaganda de que existiria uma divisão meritocrática da remuneração no trabalho através de plataformas, o que se demonstra falso para a maior parte dos trabalhadores, já que, além de poucos, estes bem-sucedidos já possuíam alguma habilidade valorizada ou capital (no caso, imóveis) que os colocaram em condição favorável frente aos outros trabalhadores (RAVENELLE, 2019).

Em relação ao trabalho por plataformas no Brasil, é possível encontrar argumentos críticos semelhantes aos até então apresentados. Abílio (2019a; 2019b; 2020a; 2020b) critica a uberização enquanto processo calcado na discursiva ideológica relacionada à forma empreendedor como solução para supostas problemáticas estruturais do país, como a excessiva burocratização e a falta de um ambiente meritocrático em relação ao trabalho. Para a autora, se deveria entender a uberização como uma reformulação da ideia de trabalho amador (ABÍLIO, 2019b), conceituando-o como autogerenciamento subordinado (ABÍLIO, 2019a). Assim, a uberização "[...] consolida o trabalhador como um autogerente-subordinado que já não é contratado, mas se engaja no trabalho via a adesão às plataformas." (ABÍLIO, 2019a, p.2). O ponto crítico seria o fato de que este trabalhador "[...] encontra-se inteiramente desprovido de garantias, direitos ou segurança associados ao trabalho; arca com riscos e custos de sua atividade; está disponível ao trabalho e é recrutado e remunerado sob novas lógicas." (ABÍLIO, 2019a, p.2).

Desse modo, a autora define a uberização como um processo que:

[...] consolida a passagem do estatuto de trabalhador para o de um nanoempresário-de-si permanentemente disponível ao trabalho; retira-lhe garantias mínimas ao mesmo tempo que mantém sua subordinação; ainda, se apropria, de modo administrado e produtivo, de uma perda de formas publicamente estabelecidas e reguladas do trabalho. Entretanto, essa apropriação e subordinação podem operar sob novas lógicas. Podemos entender a uberização como um futuro possível para empresas em geral, que se tornam responsáveis por prover a infraestrutura para que seus “parceiros” executem seu trabalho; não é difícil imaginar que hospitais, universidades, empresas dos mais diversos ramos adotem esse modelo, utilizando-se do trabalho de seus “colaboradores just-in-time” de acordo com sua necessidade [...] (ABÍLIO, 2017, p.1).

Filgueiras e Antunes (2020) entendem a plataformização do trabalho como uma negação do assalariamento, sendo esta central "[...] pois, sob a aparência de maior autonomia (eufemismo para burlar o assalariamento e efetivar a transferência dos riscos), o capital busca, de fato, ampliar o

controle sobre o trabalho para recrudescer a exploração e sua sujeição [...]" (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020, p.29). A retórica empresarial fundamenta a análise dos autores, que sustentam que esta distorce discursivamente a realidade precária do trabalho por plataformas ao afirmar que os trabalhadores são clientes das plataformas, já que estas prestariam o serviço de unir oferta e demanda, sendo os trabalhadores empreendedores e não funcionários (FILGUEIRAS; ANTUNES, 2020). Assim,

A ideia de liberdade e flexibilidade (trabalhar quando e onde quiser) propagada pelas empresas constitui, na verdade, a transferência deliberada de riscos para aumentar o controle sobre os/as trabalhadores/as, pois essa liberdade significa ausência de salário garantido e incremento de custos fixos que se convertem em responsabilidade dos mesmos. (FILGUEIRAS; ANTUNES. 2020. p.33)

Existe uma ampla gama de significantes utilizados para apreender o fenômeno até então apresentado centralmente na ideia de Economia de Compartilhamento. Bardhi e Eckhardt (2012) realizaram uma das primeiras tentativas de promover coerência teórico-conceitual ao debate. As autoras apresentam este trajeto em três estágios: *ownership*, *sharing*, e *access economies*. Para apreendê-las, partiram da discussão acerca da *access-based consumption* (ou consumo baseado no acesso). O consumo baseado no acesso seria fundamentado na ideia de um consumo onde bens já possuídos por indivíduos seriam acessados por outros indivíduos, que pagariam algum valor por este acesso. Reforçando as ideias de Rifkin, Álvarez e Teira (2000), argumentam que o desejo último dos consumidores não seria mais a propriedade definitiva de bens, mas o acesso temporário à experiência que determinados bens podem proporcionar (BARDHI; ECKHARDT, 2012). Assim, se estaria caminhando de uma economia da propriedade para uma economia do acesso.

Frenken (2017) parte da discussão acerca do acesso enquanto elemento central da Economia de Compartilhamento, entendendo que esta poderia se encaminhar na direção de três cenários distintos: Capitalismo de Plataforma, *platform redistribution* (ou redistribuição através das plataformas) ou *platform cooperativism* (ou Cooperativismo de Plataforma). Srnicek (2017) discute o conceito de Capitalismo de Plataforma, argumentando que as grandes empresas de tecnologia - Google, Amazon, Facebook, Microsoft e Apple - foram as responsáveis por reformular a economia global e tornar a exploração econômica de dados um elemento central do capitalismo contemporâneo. A plataforma seria um modelo de negócio baseado em quatro características gerais: serem organizadoras de mercados, possuir um efeito de rede onde a atratividade de plataforma é proporcional ao número de usuários, distribuir subsídios cruzados e terem uma governança ativa ao definirem as regras de uso daquelas interações econômicas (SRNICEK, 2017). Se soma a esta perspectiva o fato de existir relações entre as grandes plataformas que beneficiam a produção de

oligopólios - como o uso dos mapas da Google pela Uber -, fortalecendo o caráter crítico apresentado a partir o conceito Capitalismo de Plataforma (KENNEY; ZYSMAN, 2019).

Schor e Vallas (2021) ressaltam que há pouca convergência nesta discussão conceitual e que Economia de Compartilhamento segue sendo um conceito amplo que acaba se tornando o que as autoras chamam de *umbrella concept* (ou conceito guarda-chuva) (SCHOR; VALLAS, 2021). Entendendo que a noção de compartilhamento está distante da realidade empiricamente verificada, aqui se trabalhará com o conceito de sociedade das plataformas, que abarca dois conceitos centrais: o de plataformização e o de uberização. O trabalho nas plataformas é, geralmente, uberizado. O trabalho uberizado, nem sempre é plataformizado. Pode-se entender a plataformização como todo este processo até então descrito; do uso dos avanços tecnológicos com uma finalidade organizacional do trabalho. Já a uberização, mesmo sendo recorrentemente relacionada ao trabalho por plataformas:

[...] transcende-o: é fruto de décadas de eliminação de direitos, da dispersão global e, ao mesmo tempo, centralizada de cadeias produtivas – aliadas à liberalização de fluxos financeiros e de investimento – e do desenvolvimento tecnológico, que fundamenta novas formas de organização e controle do processo de trabalho. (ABÍLIO, 2020a, p.14)

Assim, Abílio (2017) propõe que:

Podemos entender a uberização como um futuro possível para empresas em geral, que se tornam responsáveis por prover a infraestrutura para que seus “parceiros” executem seu trabalho; não é difícil imaginar que hospitais, universidades, empresas dos mais diversos ramos adotem esse modelo, utilizando-se do trabalho de seus “colaboradores just-in-time” de acordo com sua necessidade [...] (ABÍLIO, 2017).

Van Dijck, Poell e De Waal (2018) defendem que estas transformações estão inseridas em um processo mais amplo, denominado de *Platform Society* - ou sociedade das plataformas (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018). A sociedade das plataformas seria a infiltração nas instituições tradicionais/*offline* pelas plataformas, sendo que estas estariam construindo as estruturas sociais nas quais vivemos. Este seria um termo que “[...] enfatiza a relação inextricável entre plataformas online e estruturas sociais.” (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.2, tradução nossa). Desta forma, tanto a plataformização quanto a uberização do trabalho seriam pilares de um processo social amplo e estruturante.

Também é central neste conceito a compreensão de que há uma disputa entre o que caberia enquanto benefício público ou ganho privado em uma sociedade profundamente afetada pela internet:

A "sociedade das plataformas" não muda meramente o foco do econômico para o social; o termo também se refere a uma profunda disputa entre o ganho privado e o benefício público em uma sociedade onde a maior parte das interações são realizadas através da internet. Enquanto as plataformas supostamente potencializam benefícios pessoais e ganhos econômicos, elas simultaneamente pressionam os meios coletivos e os serviços públicos. (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.2, tradução nossa)

Para apreender a sociedade das plataformas em sua fluida complexidade, faz-se necessária a delimitação das suas distintas escalas e características. Para realizar esta tarefa, a seguir se visará tratar dos três níveis expostos por Van Dijck et al. (2018), a saber, o micro-nível das plataformas isoladas, o nível intermediário do ecossistema das plataformas e o nível macro referente à geopolítica da sociedade plataformizada. Esta abordagem se justifica partindo do pressuposto que "Plataformas não podem ser estudadas de forma isolada, aparte das estruturas sociais e políticas, já que estas são (inter)dependentes da infraestrutura global que tem sido construída constantemente desde o começo dos anos 2000" (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.8, tradução nossa).

2.2 O TRABALHO NAS PLATAFORMAS

O trabalho mediado por plataformas é distribuído de maneira heterogênea e complexa. Heterogênea porque cada plataforma possui os seus limites e possibilidades, sendo o trabalho em algumas percebido como de qualidade bastante positiva, enquanto em outras a precarização parece ser a norma. Complexa porque cada campo de trabalho plataformizado possui diversos aplicativos, com diretrizes mais ou menos distintas; além da imposição prática de distinções relacionadas a marcadores sociais como raça, classe e gênero, e à distribuição geográfica do trabalho por plataformas (DUBAL, 2020).

Para melhor compreendermos como as plataformas e seus aplicativos moldam as condições previamente apresentadas, se faz necessária uma análise que transite do contexto mais amplo das plataformas infraestruturais à anatomia dos aplicativos de entrega utilizados pelos entregadores-ciclistas. Sendo toda esta complexidade constituinte de um ecossistema onde as plataformas atuam de maneira interrelacionada (VAN DIJCK et al., 2018).

Van Dijck et al. (2018) propõem que as plataformas podem ser concebidas em duas categorias: infraestruturais e setoriais. Plataformas infraestruturais:

[...] formam o coração do ecossistema sobre o qual muitas outras plataformas e aplicativos podem ser construídos. Eles também servem como *gatekeepers* online por meio dos quais os fluxos de dados são gerenciados, processados, armazenados e canalizados. Os serviços

de infraestrutura incluem motores de busca e navegadores, servidores de dados e computação em nuvem, e-mail e mensagens instantâneas, redes sociais, redes de publicidade, lojas de aplicativos, sistemas de pagamento, serviços de identificação, análise de dados, hospedagem de vídeo, serviços geoespaciais e de navegação e um número crescente de outros serviços. (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.12)

Já uma Plataforma Setorial "[...] serve a um setor ou nicho em particular, como notícias, transporte, alimentação, educação, saúde, finanças, ou hospitalidade" (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.13, tradução nossa). É aqui que encontramos as empresas relacionadas ao serviço de entregas, como a Uber Eats, a Rappi e o iFood. Apesar de poderem aparentar ser empresas independentes, com aplicativos e sistemas algorítmicos próprios, é o oligopólio formado por Google-Alphabet, Apple, Microsoft, Amazon e Facebook, que provê sistemas de acesso de usuários e mapas, por exemplo, para as empresas setoriais (VAN DIJCK et al. 2018).

Este oligopólio é conhecido como *Big Five* - ou as Grande Cinco - em referência a serem cinco empresas que praticamente dominam o fluxo de informação virtual. Assim, é possível afirmar que "Virtualmente todas as plataformas fora da constelação das Big Five são dependentes no ecossistema infraestrutural de serviços de informação destas." (VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.15, tradução nossa). Este processo de dependência se materializa no uso de API's produzidos por estas grandes empresas. A sigla API refere-se ao termo em inglês *Application Programming Interface* - ou Interface de Programação de Aplicativos. É a partir das API's que:

[...] plataformas, subsequentemente, oferecem acesso controlado de terceiros aos dados de sua plataforma, dando-lhes insights detalhados sobre o comportamento e métricas do usuário - informações sobre as quais eles podem construir novos aplicativos ou plataformas. Desde que o eBay lançou a primeira API aberta no ano 2000, seu uso onipresente transformou a Web em um ecossistema baseado em plataforma e orientado por dados. VAN DIJCK; POELL; DE WAAL, 2018, p.9 apud Helmond 2015; Langlois et al. 2009; Zittrain 2008, tradução nossa)

Exemplos comuns de API's são o sistema de geolocalização Google Maps ou os sistemas de login do Facebook ou Google, utilizados por uma diversidade de plataformas que não são diretamente relacionadas ao Google ou Facebook, como no exemplo.

Dentro deste contexto, Vallas e Schor (2020) identificam cinco tipos de trabalho relacionados às plataformas, propondo uma taxonomia deste trabalho. O primeiro tipo seriam os arquitetos das plataformas, que incluiriam os fundadores de plataformas e empregados experientes do setor de tecnologia. Estes seriam responsáveis "[...] desenhar e manter a infraestrutura digital das plataformas" (VALLAS; SCHOR, 2020, p.275, tradução nossa).

O segundo tipo de trabalhador vinculado às plataformas seriam os consultores em nuvem ou *freelancers* que oferecem seus serviços através da internet. "Como os arquitetos, estes trabalhadores oferecem serviços profissionais, mas são usuários, e não criadores das plataformas" (VALLAS; SCHOR, 2020, p.275, tradução nossa). Aqui estão incluídos tanto profissionais que executam todo o trabalho de maneira digital, como um editor de vídeos, alguém que crie uma página ou um aplicativo, quanto quem ofereça serviços profissionais presencialmente, como um mecânico ou marceneira.

Já o terceiro tipo é o de maior importância no contexto desta pesquisa, já que se trata dos *gig workers*, que oferecem seus serviços presencialmente, sendo este distribuído e gerenciado online. Refere-se a trabalhos que não são necessariamente profissionais, tratando do transporte de passageiros, de objetos e pequenas tarefas cotidianas, que podem incluir fazer compras, esperar em uma fila, passear com cachorros, etc. Estes trabalhadores e trabalhadoras possuem certa flexibilidade em termos de sua carga horária, entretanto assumem os riscos e responsabilidades sobre o próprio trabalho, sem gozar de garantias ou direitos legais (VALLAS; SCHOR, 2020).

O quarto tipo diz respeito aos trabalhos realizados inteiramente online, com o que se convencionou chamar de microtarefas, sendo o expoente do setor a Amazon Mechanical Turk, plataforma que proporciona a remuneração em frações de dólares a trabalhadores que realizem tarefas de inteligência humana. O objetivo central deste trabalho é o treinamento e aperfeiçoamento de algoritmos, ultrapassando barreiras que a inteligência artificial ainda não consegue e tornando-a ainda mais autônoma. "Esses trabalhos geralmente exigem menos treinamento e experiência que o trabalho de consultores na nuvem ou freelancers" (VALLAS; SCHOR, 2020, p.276, tradução nossa)

O quinto e último tipo de trabalhador por plataforma "[...] existe na penumbra das redes sociais e inclui os produtores de conteúdo e *influencers* [...]" (VALLAS; SCHOR, 2020, p.276, tradução nossa). Estes são os já conhecidos *youtubers* ou *influencers* do Instagram, visando um trabalho inicialmente sem remuneração com a esperança de atingirem a fama através de seu conteúdo, possuindo um número de seguidores nas redes sociais suficientes para que alguma marca os patrocine. Este é um trabalho sem qualquer proteção social ou garantia, sendo ainda o seu caráter enquanto trabalho ainda em disputa (VALLAS; SCHOR, 2020).

Assim chegamos a uma tipologia quádrupla que se insere nas duas categorias de plataformas - infraestruturais e setoriais. A presente pesquisa trata de plataformas setoriais e do trabalho denominado por Vallas e Schor (2020) como *gig work*. Entretanto, esta delimitação ainda não leva em conta que "[...] há uma hierarquia das plataformas em termos de satisfação, remuneração e condições de trabalho. Airbnb está no topo; Uber e Postmates estão no fundo." (SCHOR, 2020, p.35, tradução nossa). O trabalho dos entregadores-ciclistas por plataforma se encontra no mais

baixo degrau hierárquico dentro da delimitação proposta, tema que será abordado a seguir na discussão sobre as plataformas de entregas.

2.2.1 As plataformas de entregas

Cada empresa possui suas singularidades, assim como aplicativos próprios que são distintos dos de outras empresas. Mesmo entendendo que as diferenças afetam a experiência do trabalho mediado por aplicativos, são as semelhanças e elementos básicos e essenciais que interessam mais para fins de compreensão de como são organizados estes trabalhos. Os aplicativos e/ou sites são parte central no trabalho plataformizado - e em especial no caso estudado - já que é a partir destes que se organiza e distribui o trabalho a ser realizado materialmente.

Apesar de uma série de aplicativos já acompanhar as configurações de fábrica de diversos celulares, os relacionados ao trabalho com entregas devem - geralmente - ser baixados no aparelho antes de serem utilizados. Este processo ocorre através das lojas de aplicativos. Estas são aplicativos que permitem aos usuários do aparelho realizarem o download de novos aplicativos. O duopólio Alphabet-Google e Apple domina este mercado de relevância central na dinâmica da plataformização a partir da Google Play Store ou da App Store, respectivamente. Estes aplicativos permitem às duas empresas serem as principais responsáveis por permitir e promover o uso de determinados aplicativos em detrimento de outros.

Van Dijck, Poell e De Waal (2018) definem as lojas de aplicativo como infraestruturais, assim como outro fator central na dinâmica de um aplicativo: os APIs. Definidos anteriormente, cabe ressaltar que tanto os sistemas de acesso, quanto de geolocalização providos pelas *Big Five* estão presentes nos principais aplicativos de entregas, sobre os quais discutiremos em breve.

Todas as empresas que operam nesta lógica irão oferecer ao menos dois tipos distintos de aplicativos que podem ser instalados num aparelho celular e/ou acessados em forma de *site* a partir de qualquer dispositivo que se conecte à internet e possua os requisitos técnicos mínimos. Um destes será referente ao uso por clientes e outro ao uso por trabalhadores e trabalhadoras que irão realizar o serviço. Aqui trataremos exclusivamente dos aplicativos referentes à realização do trabalho, com o adendo de que o aplicativo dos clientes é essencial nesta dinâmica já que há um encadeamento de ações que irá resultar na oferta de um serviço para quem trabalha.

No caso dos entregadores-ciclistas aqui estudados existem três aplicativos distintos: o dos clientes, o dos estabelecimentos comerciais e o dos trabalhadores e trabalhadoras. A dinâmica de realização de um pedido é iniciada pelo 1) estabelecimento comercial que se registra e, assim, fica

disponível no aplicativo - ofertando seu serviço de venda de alguma mercadoria material, sendo mais comumente alimentos, mas podendo ser relacionado a cosméticos, farmácias, tabacarias ou qualquer objeto que seja transportável na caixa de isopor relacionada à empresa-aplicativo -, seguido pelo 2) cliente que realiza o pedido através de seu aplicativo exclusivo, voltando 3) ao estabelecimento comercial que então produz ou disponibiliza o que foi comprado para um 4) entregador ou entregadora que receberá o pedido na tela de seu aplicativo e irá buscar a mercadoria no estabelecimento comercial e depois o transportará ao cliente. No momento em que este encadeamento de interações se finaliza, os aplicativos de todos os envolvidos irão apresentar uma tela para que seja feita a avaliação desta interação.

Os três aplicativos para trabalhadores vinculados e empresas referentes a este trabalho, a saber, Rappi, Uber Eats e iFood, possuem os seguintes elementos comuns: uma tela de login, um menu informacional e uma interface para os pedidos. A tela de login é o espaço onde se deve preencher suas informações de registro como usuário e senha para poder acessar a sua conta no aplicativo. Ela se apresenta anteriormente a todas as outras e, dependendo do aplicativo, pode pedir uma confirmação extra - como uma foto, por exemplo - antes de permitir o acesso do trabalhador à plataforma propriamente dita. Esta dinâmica da confirmação extra existe com a finalidade anunciada de evitar o uso do aplicativo por outra pessoa que não aquela a quem a conta é vinculada - algo que, mesmo com essas barreiras, ocorre.

É também na tela de login onde o trabalhador ou a trabalhadora devem informar o tamanho da mochila/bolsa que estão usando e qual a modalidade em que estarão realizando o serviço - no caso, motocicleta ou bicicleta. A partir daí se abre a tela onde estão contidos o menu informacional e a interface para os pedidos. O menu informacional traz o acesso a uma série de informações relevantes à dinâmica e registro do trabalho: os ganhos e dívidas do entregador, o acesso a promoções, a avaliação recebida pelos clientes e acesso ao contato com a empresa referente ao aplicativo. Essas informações podem ser melhor ou pior discriminadas dependendo do aplicativo, sendo em alguns possível inclusive acessar o registro de horas trabalhadas, ganho a cada dia e a fonte de cada ganho (entrega, promoção ou gorjeta). Dependendo do aplicativo, também é possível acessar um mapa de calor que indica onde há maior demanda de pedidos nas proximidades.

A interface para os pedidos é o cerne da dinâmica da mediação do trabalho plataformizado na sua profunda ligação com os aplicativos. É geralmente a tela que se abre automaticamente após a tela de login e é ali onde se realiza o controle do trabalho e onde estarão disponibilizadas as informações sobre o trabalho a ser realizado. A definição de para quem e em que momento são distribuídos os pedidos não é informada pela empresa, apesar de algumas pistas serem dadas pelo próprio aplicativo. É possível identificar a proximidade com o restaurante e a taxa de aprovação de

pedidos do entregador. Esta taxa é calculada com base em quantos pedidos foram aceitos e quantos foram negados, criando uma necessidade de que sejam aceitos praticamente todos os pedidos, independente da distância e da remuneração oferecidas. Diversos entregadores expressam a necessidade de "subir a pontuação" antes de começar a receber pedidos em determinadas áreas da cidade. Esta "pontuação" não é necessariamente explícita, mas deriva da percepção de que entregadores que executem maior carga-horária e maior taxa de aceitação de entregas possuem uma preferência no momento de distribuição dos pedidos pelas empresas.

Ao receber um pedido em sua tela, o entregador ou entregadora decide se irá aceitá-lo ou não. Fará isso baseado nas informações - limitadas - que ali aparecem: remuneração, nome e endereço do estabelecimento comercial e distância a ser percorrida - sendo que esta pode ser tanto a distância total, quanto entre o entregador e o estabelecimento comercial onde deve recolher o pedido. É apenas após o aceite que outras informações estarão disponíveis, como nome e endereço do cliente. Ao chegar no estabelecimento comercial, é preciso retirar o produto e confirmar a sua retirada, indo então ao cliente e confirmando a chegada e entrega do produto. Assim se encerra o "vínculo" entregador-estabelecimento-cliente, sendo a curta duração deste elemento definidor no argumento de que esta seria uma "economia do bico", já que não haveria um trabalho contínuo, mas uma série de "bicos".

A remuneração é baseada em dois valores, um fixo e outro variável. O valor fixo é o mínimo de pagamento que se receberá por uma entrega, já o variável está sujeito à baixa oferta de entregadores em relação à alta demanda. O pagamento é então realizado de forma periódica baseado no faturamento acumulado do entregador naquele período, sendo descontadas as dívidas com a empresa baseadas nas entregas que são pagas em dinheiro.

Assim é possível compreender que o fim de um observador direto humano que controla as ações de trabalhadores e trabalhadoras é substituído por um complexo sistema virtual capaz de apreender uma diversidade enorme e precisa de informações como: tempo médio trabalhado, horários de trabalho, velocidade média de deslocamento, todos os deslocamentos já realizados, avaliação do cliente em relação ao trabalhador, tempo de espera no estabelecimento comercial, etc.

A quantidade de informações é exponencialmente maior do que em um sistema de gerência convencional já que é possível um acúmulo de informações anteriormente inconcebível e, assim, há o uso de *big data* para tomadas de decisões. Todo esse aparato estatístico e informacional é utilizado para alimentar os obscuros algoritmos que controlam as informações disponibilizadas nos aplicativos .

É a partir desta coleta massiva de informações que se controla os corpos do imenso

contingente de trabalhadores e trabalhadoras, os guiando a partir dos mapas de calor e de promoções destinadas a regiões e/ou horários específicos.

2.3 PLATAFORMIZAÇÃO DA CICLOGÍSTICA NO BRASIL

A ciclogística se caracteriza como o serviço de logística realizado através do uso de bicicletas. Sendo um setor historicamente pequeno no Brasil, a chegada das empresas-aplicativo proporcionou um redimensionamento de escala em relação aos trabalhos relacionados a este campo. A Aliança Bike (2020) produziu um relatório técnico contendo informações sobre o mercado da ciclogística no país, com ênfase no serviço de entrega de bens em geral, denominado como o serviço de *bike couriers*. Este trabalho identificou 39 empresas brasileiras de *bike couriers*, sendo que destas, 90% "[...] faz até 50 entregas por dia, com uma média de 22 entregas por dia" (ALIANÇA BIKE, 2020, p.5). São empresas locais ou regionais, sem possibilidade - e muitas vezes sem intenção - de uma ampliação de escala na oferta deste serviço (ALIANÇA BIKE, 2020). Entretanto, a história das entregas feitas através de bicicletas é centenária e possui distintos momentos e características definidas temporal e geograficamente.

No caso dos entregadores-ciclistas, é possível identificar uma narrativa histórica sobre os *bike messengers* desde os anos finais do século XIX, com popularização nos Estados Unidos a partir dos anos 1970 e na Europa a partir dos anos 1980 (FINCHAM, 2004; HERLIHY, 2004; SHIRACO, 1996). Segundo Herlihy (2004), existem registros do trabalho de entregadores-ciclistas desde 1870, quando a bolsa de valores de Paris utilizava este serviço. Na década de 90 deste mesmo século, a estadunidense Western Union utilizou os serviços de entrega de correspondências dos então chamados "telegraph boys" nas cidades de Nova Iorque, São Francisco e outros grandes centros urbanos no país.

Após este momento inicial, as entregas feitas por bicicleta entram em um estado de hibernação, passando a se popularizar outra vez ao final da segunda guerra mundial. A partir de então, podem ser identificadas três formas históricas distintas de organização deste trabalho: a cooperativa, a empresa regional e a empresa global. Cada uma destas formas possui suas especificidades e nenhuma delas é absolutamente dominante, havendo uma substituição do modelo mais comum e dominante neste campo através do tempo. Tampouco são fixadas a um determinado espaço-tempo, sendo estas categorias mais uma ferramenta heurística do que uma delimitação rigorosa.

Os anos 1970 na Europa e 1980 nos Estados Unidos marcam o renascimento do trabalho de entregas feitas através de bicicletas, sendo especialmente relevante a forma cooperativa (HERLIHY, 2004). Neste momento são grupos de ciclistas que se juntam e formam pequenas cooperativas, organizadas de forma analógica e com forte apelo ideológico, se apresentando enquanto movimento de contracultura (SHIRACO, 1996). Estas também existem no Brasil, sendo as suas formatações e estética baseadas nestes grupos europeus e norte-americanos. Alguns exemplos são a Pedal Express e a Graxaim Bicientregas de Porto Alegre ou a Señoritas Courier da cidade de São Paulo.

A partir dos anos 2000, é possível identificar algumas transformações na forma de se realizar este trabalho. Com a utilização dos avanços tecnológicos e com a inserção de mudanças organizacionais hoje já convencionadas - como maior flexibilização de horários, das tarefas e do vínculo trabalhista (FINCHAM, 2004). Benjamin Fincham (2004) utiliza o termo 'new economy' para descrever este processo, ressaltando que isto traz para o caso das entregas de bicicleta um fortalecimento de uma lógica empresarial, com funcionários e centralização de funções, distanciando-se das pequenas cooperativas de décadas anteriores. (FINCHAM, 2004).

Na realidade nacional, é possível enxergar a tentativa de criação de algumas empresas reproduzindo estas lógicas em um momento anterior à chegada das empresas-aplicativo. Hoje, entre empresas regionais e cooperativas, existem ao menos “[...] 63 empresas em mais de 15 cidades, sendo que uma dessas está presente em quatro cidades. Por isso, foram contabilizadas 66 empresas na amostra” (ALIANÇA BIKE, 2020, p.21). Sendo que “O Sudeste concentra cerca de 60% das empresas mapeadas, seguido pelo Sul (20%), Nordeste (9%), Centro-Oeste (8%) e Norte (5%).” (ALIANÇA BIKE, 2020, p.21)

Hoje chegamos em um outro nível deste processo, em grande medida estabelecido e dominante no capitalismo global, sendo majoritariamente controlado por um pequeno grupo de grandes empresas multinacionais a partir de sistemas virtuais baseados em aplicativos e seus algoritmos (VAN DIJCK et al. 2018). Este processo ganha força em relação ao trabalho dos entregadores-ciclistas no Brasil desde 2016. Este é o ano de chegada do Uber Eats ao país, avançando em 2017 pela vinda da colombiana Rappi e em 2019 pela possibilidade de se fazer entregas de bicicleta pelo iFood.

Estas três empresas são as principais utilizadas pelos entregadores-ciclistas por aplicativo no Brasil. Existem outras menores, mas é gritante o quanto estas três atuam de forma oligopolista no mercado nacional. Este mercado extremamente competitivo e concentrado já causou a desistência de outras empresas, como a Glovo, que encerrou suas operações em 3 de março de 2019, por entender que seria insustentável se manter no país.

O Uber Eats² abrange mais de 150 cidades brasileiras, incluindo todas as capitais (UBER EATS, 2020), oferecendo o serviço de entrega de produtos farmacêuticos, de lojas de conveniência e de petshops, além do seu principal serviço, a entrega de lanches e refeições em geral. Já a Rappi possui mais de 200 mil entregadores em toda a América Latina, atuando em 118 cidades brasileiras e oferecendo os mesmos serviços que o Uber Eats, além da possibilidade de compras em supermercados (RAPPI, 2020). O iFood atua em mais de 1000 cidades, contando com cerca de 170 mil entregadores (IFOOD, 2020), sendo o líder do mercado de entregas no continente latino-americano.

A quantidade de trabalhadores vinculados a estas empresas cresce vertiginosamente, chegando ao ponto de existir uma fila de espera para ter seu cadastro aprovado e poder acessar o aplicativo enquanto entregador (TOMAZELLI, 2020). Segundo a Aliança Bike (2019), entre 2018 e 2019 na cidade de São Paulo houve “um aumento de 5,4 vezes em um ano” (ALIANÇA BIKE, 2019, p.4) no número de entregadores-ciclistas para aplicativos. No ano de 2018, a Rappi experienciou um aumento mensal de entregas na faixa de 30% (MACHADO, 2019). Abílio et al. (2020) reforçam que desde o início da pandemia de COVID-19:

A Rappi, por exemplo, declarou um aumento de cerca de 30% das entregas em toda América Latina. No Brasil, isso foi expresso no aumento de downloads de aplicativos de entregas no período compreendido entre 20 de fevereiro e 16 de março de 2020, no importe de 24%, quando comparado com o mesmo período do ano passado; o pico de 126% foi no dia 06 de março, quando o Ministério da Saúde anunciou a ocorrência da transmissão comunitária do vírus no país. Esse cenário contrasta com a manutenção de longas jornadas acompanhadas de queda da remuneração dos trabalhadores do setor. (ABÍLIO et al., 2020, p.4)

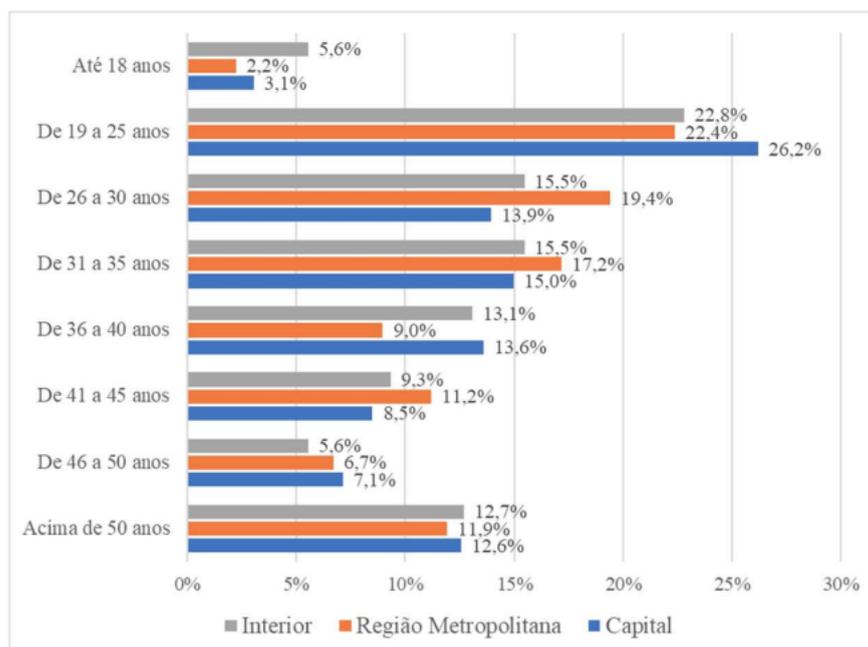
O trabalho realizado pelos entregadores-ciclistas por aplicativo no Brasil é baseado em jornadas longas, baixa remuneração horária, ausência de direitos trabalhistas somados a praticamente nenhum suporte aos trabalhadores por parte das empresas e constantes desligamentos sem qualquer justificativa. Segundo levantamento realizado pela Aliança Bike (2019), o entregador-ciclista por aplicativo típico na cidade de São Paulo é “[...] brasileiro, homem, negro, entre 18 e 22 anos de idade e com ensino médio completo, que estava desempregado e agora trabalha todos os dias da semana, de 9 a 10 horas por dia, com ganho médio mensal de R\$ 992,00.” (ALIANÇA BIKE, 2019, p.6).

² No dia 07/03/2022 foram encerrados os serviços do Uber Eats no Brasil. Ao momento da pesquisa esta era uma das plataformas mais utilizadas pelos entregadores, cabendo manter este trecho da dissertação a fim de compreensão da sua relevância no momento da pesquisa. Entretanto, isto não significa o fim do trabalho de entregas através da plataforma da Uber, mas o seu afastamento de entregas de pedidos feitos em restaurantes e lancherias.

O uso da bicicleta enquanto ferramenta de trabalho é algo muitas vezes fluido, momentâneo. Existem entregadores que ficam longos períodos fazendo entregas apenas com a bicicleta, sendo utilizada do início ao fim do tempo em que ficam neste trabalho. Alguns utilizam a bicicleta enquanto meio para acessar o trabalho e acumular recursos para fazer a habilitação e comprar uma motocicleta. Já outros passam por idas e vindas entre os dois modais, sendo o motivo mais recorrente o de acidentes, mas também pelo "alto preço da gasolina e da manutenção", resultando no recorrente argumento de que "com a moto tu paga pra trabalhar!".

O contexto pandêmico iniciado no ano de 2020 traz um quadro mais recente acerca da realidade cotidiana desses trabalhadores. Com o início da pandemia, o IBGE realizou uma pesquisa denominada PNAD-Covid, na qual traz o perfil dos motoboys e entregadores-ciclistas por plataforma (BRASIL, 2020). Foram realizadas 932 entrevistas com entregadores de diferentes cidades brasileiras, sendo até então a maior pesquisa com entregadores por aplicativo realizada no país.

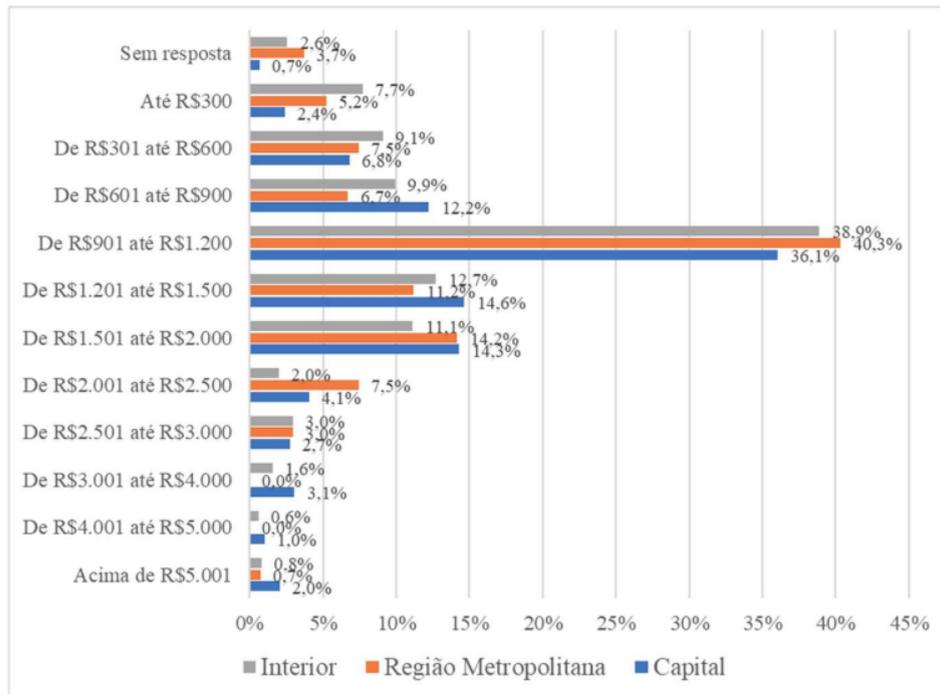
Gráfico 1: Idade dos entregadores de aplicativo



Fonte: Brasil, 2020.

Como demonstrado no Gráfico 1, em torno de 43% dos entregadores possuem menos de 30 anos de idade. Isto indica que para além da gráfico apresentada anteriormente a partir do estudo da Aliança Bike (2019) com entregadores-ciclistas por plataforma, existe um contingente relevante de entregadores em todas as faixas etárias trabalhadas. Esta diferença pode se dar por ao menos três motivos, a saber, 1) uma transformação do perfil do entregador por aplicativos; 2) um recorte espacial e metodológico e 3) o fato de que a PNAD-Covid levou em consideração os entregadores que trabalhem a partir de qualquer meio de transporte, tendo o trabalho da Aliança Bike levado em consideração apenas os entregadores-ciclistas. O dado comum entre ambas as pesquisas é a relevante prevalência de entregadores homens, sendo esta uma ocupação 94% masculina (BRASIL, 2020).

Gráfico 2: Remuneração média dos entregadores no Brasil



Fonte: Brasil, 2020.

Já o Gráfico 2 destaca o quanto a remuneração mensal dos entregadores gravita em torno do valor do salário-mínimo nacional - R\$ 1.045,00 no ano de 2020. Pode-se adicionar a estes dados o trabalho de Abílio et al. (2020) durante o mesmo período.

Abílio et al. (2020) realizaram a aplicação de questionários durante os primeiros meses da pandemia de Covid-19 no Brasil para identificar como as condições de trabalho dos entregadores se encontravam em tal situação. O perfil dos entrevistados se assemelha ao do trabalho realizado pelo IBGE (BRASIL, 2020), sendo que:

[...] a quase totalidade (94,6%) se apresentou como sendo do sexo masculino. Quanto à cor ou raça, 39,9% se identificaram como branco; 44% como pardo; 14,8% como negro; e 1% como indígena. No que se refere à distribuição por idade, 18,1% dos entrevistados tinham até 24 anos; 47% encontravam-se entre 25 e 34; 31,2% entre 35 e 44 anos; e 3,7% possuíam mais de 44 anos. Portanto, o perfil preponderante dos entregadores entrevistados é de homens que se reconhecem como brancos ou pardos (83,9%), com idade entre 25 e 44 anos (78,2%). (ABÍLIO et al., 2020, p.6)

Concluíram que, apesar de aumento significativo da demanda e da quantidade de downloads dos aplicativos:

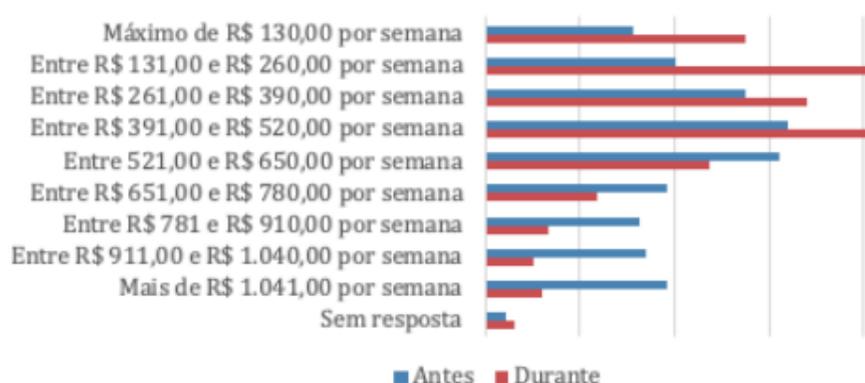
Os resultados revelados não deixam margem a dúvidas sobre um movimento de manutenção de longos tempos de trabalho, associado à queda da remuneração desses trabalhadores, que arriscam sua saúde e a vida no desempenho de um serviço essencial para a população brasileira, ao contribuírem para a implementação e a manutenção do isolamento social durante a pandemia. Isso é, ainda, acompanhado pelo aumento do risco de contágio, o que intensificou as condições de trabalho precárias e inseguras dos entregadores. (ABÍLIO et al., 2020, p.15)

Para além disto, é de se levar em consideração:

A indicação de 56,7% trabalhar mais de nove horas diárias, combinado ao fato de 78,1% desempenhar atividades de entrega em seis dias ou mais por semana, aponta para uma elevada carga horária. Os longos tempos de trabalho, entretanto, tiveram repercussão inversa na remuneração, indicada pela redução de trabalhadores nas faixas remuneratórias mais altas. (ABÍLIO et al., 2020, p.15)

Em relação à remuneração, "A maioria dos entrevistados (58,9%) relatou queda remuneratória durante a pandemia da COVID-19, quando comparado com o momento anterior; 29,6% relataram que a remuneração manteve-se inalterada; 10% afirmaram que houve aumento; e 1,5% não respondeu à questão." (ABÍLIO et al., 2020, p.8). Como pode ser observado no Gráfico 3, a queda de remuneração se deu principalmente em relação aos entregadores nos níveis superiores de remuneração, aumentando a massa de trabalhadores na faixa entre R\$ 131,00 e R\$ 520,00 por semana.

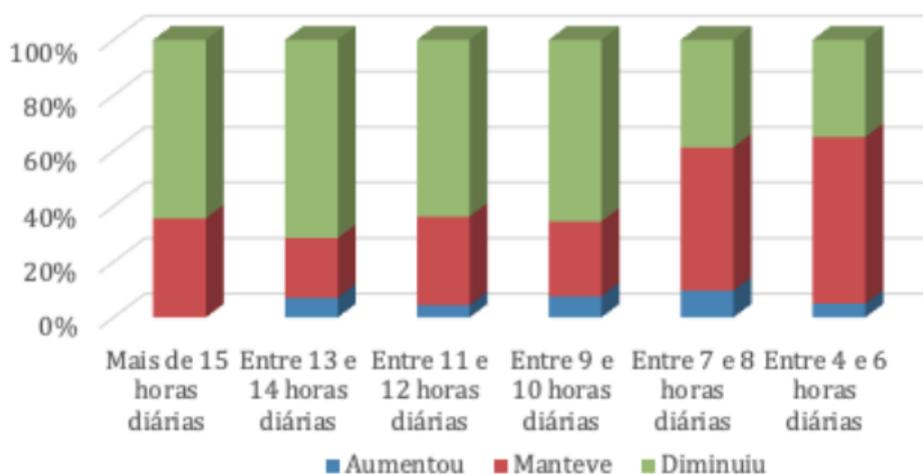
Gráfico 3: Remuneração média dos entregadores no Brasil



Fonte: Abílio et al., 2020.

Correlacionando carga horária e remuneração, Abílio et al. (2020) concluíram que "[...] a elevação da carga horária não foi acompanhada de aumento da remuneração. No período da pandemia da COVID-19, a remuneração sofreu alterações muito significativas, indicando uma queda geral do rendimento desses trabalhadores" (ABÍLIO et al., 2020, p.11). Este movimento de decréscimo na remuneração horária após o início da pandemia pode ser observado no Gráfico 4:

Gráfico 4: Variação da remuneração horária por trabalhador antes e durante a pandemia



Fonte: Abílio et al., 2020.

Assim, ao analisarmos os dados relativos ao perfil dos entregadores por plataformas e às suas condições de trabalho, podemos apreender um trabalho marcado por longas jornadas diárias e uma baixa, incerta e variante remuneração; realizado principalmente por homens jovens, em sua maioria negros ou pardos. Apesar de haver distinções entre as condições de trabalho dos entregadores que utilizam motocicletas e os entregadores-ciclistas, aqui se entende que a troca de modal de transporte não afeta as conclusões centrais dos levantamentos realizados. Em termos comparativos, deve-se levar em consideração que as condições de trabalho dos entregadores-ciclistas tendem a ser piores que as dos motociclistas.

Este trabalho já precário ainda passa por um processo de aprofundamento desta situação desde o início da pandemia de COVID-19, podendo ser entendido como constituinte de uma situação de desrespeito para com os trabalhadores (HONNETH, 2009). Sendo o trabalho de entregas mediado por plataformas estruturado em torno da ausência de reconhecimento, se torna

relevante melhor compreender a sua reação necessária por parte dos que o realizam: a luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma.

3 LUTA POR RECONHECIMENTO

Tomando como ponto de partida a proposição final do capítulo anterior de que o trabalho de entregas por plataformas acarreta aos que o realizam uma situação social de ausência de reconhecimento, cabe aqui tratar como se constitui esta dinâmica de desrespeito e da sua consequente luta por reconhecimento.

Partiremos de uma discussão conceitual, onde será tratada especialmente a concepção Honnethiana de reconhecimento. Em sequência, será feita uma correlação entre a ideia de reconhecimento e o trabalho nas plataformas, entendendo o trabalho como elemento central na distribuição social do reconhecimento e melhor localizando o desrespeito nesta dinâmica. Já no fechamento do capítulo será realizada uma discussão sobre a ideia Honnethiana de luta por reconhecimento.

3.1 O CONCEITO DE RECONHECIMENTO

A temática do reconhecimento e as discussões intelectuais sobre as suas origens, possibilidades e consequências datam da Grécia clássica, sendo a literatura sobre o tópico vasta e difícil de ser categorizada precisamente em distintas abordagens desde os seus primórdios. Entretanto, é possível apreender o Idealismo Alemão, especialmente através do trabalho de Georg Hegel, como ponto de partida moderno da discussão acerca do reconhecimento (ANNA, 2018).

Hegel (2018) compreendia que a autoconsciência se constituía de maneira dialética, sendo a identidade individual dialogicamente produzida através do reconhecimento intersubjetivo recíproco:

A autoconsciência existe em e para si mesma, enquanto e como resultado de ser em e para si mesma para um outro; ou seja, é apenas como um ser reconhecido. O conceito de sua unidade em sua duplicação, de infinito realizando-se na autoconsciência, é o de um entrelaçamento multifacetado e multi-significado, de tal forma que, por um lado, os momentos dentro desse entrelaçamento devem ser estritamente separados do outro, e por outro lado, eles também devem ser tomados e reconhecidos ao mesmo tempo que não distinguidos, ou eles devem ser sempre tomados e reconhecidos em seus significados opostos. Esse duplo sentido do que é distinto está na essência da autoconsciência, que deve ser infinita ou imediatamente o oposto da determinidade em que é postulada. A elaboração do conceito desta unidade espiritual em sua duplicação nos apresenta o movimento de reconhecimento. (HEGEL, 2018, p.108-109, tradução nossa)

Assim, a ideia da possibilidade de constituição de uma subjetividade autossuficiente e atomizada é negada, sendo as relações entre sujeitos um elemento central no desenvolvimento das próprias subjetividades individuais. Partindo deste pressuposto, a autorrealização e a autonomia de

qualquer sujeito se tornam dependentes de uma dinâmica do reconhecimento, sempre relacionada aos outros. Uma consequência central desta afirmativa em Hegel é que situações de conflito emergem a partir da negação de uma dada singularidade que, sendo partícipe de um todo, acaba por afetar não "[...] apenas a singularidade de cada consciência, mas a consciência universal" (ALBORNOZ, 2011, p.130).

Uma série de campos de estudo exploraram esta ideia visando a compreensão da formação das subjetividades individuais e as dinâmicas sociais subjacentes, entre eles a filosofia política, a fenomenologia francesa, a psicanálise, o feminismo acadêmico e o multiculturalismo (ANNA, 2018). Dentre as concepções pós-Hegelianas, Anna (2018) aponta três teóricos influentes como centrais na discussão contemporânea sobre reconhecimento, a saber, Charles Taylor, Nancy Fraser e Axel Honneth. Thompson (2006) defende a centralidade destes três autores, dado que "[...] essas teorias fornecem relatos ricos e complexos da política de reconhecimento." (THOMPSON, 2006, p.10, tradução nossa).

O canadense Charles Taylor publicou em 1992 a sua obra *The Politics of Recognition*, revivendo a discussão acadêmica sobre a temática do reconhecimento (THOMPSON, 2006). O autor argumenta que o reconhecimento se daria em duas esferas distintas: a esfera privada e a esfera pública. Se na esfera privada o reconhecimento se dá a partir do amor nas relações mais íntimas, na esfera pública existiriam duas formas de reconhecimento: "[...] uma 'política do universalismo' que protege a autonomia dos indivíduos ao garantir os seus direitos e uma 'política da diferença', protegendo as identidades individuais ao permiti-las proteger as suas culturas" (THOMPSON, 2006, p.10, tradução nossa).

Já Nancy Fraser (1995) busca articular uma discussão entre a relação reconhecimento-redistribuição, reforçando o papel de políticas de igualdade social para que seja possível de fato atingir o reconhecimento social. Para formular uma teoria onde a redistribuição e o reconhecimento tenham partes iguais, Fraser "[...] coloca um princípio normativo de 'paridade de participação' no cerne de sua teoria, argumentando que a redistribuição e o reconhecimento podem ser necessários para garantir tal paridade" (THOMPSON, 2006, p.11, tradução nossa).

No mesmo ano de 1995 é lançada a primeira versão traduzida para o inglês da obra *The Struggle for Recognition*, de Axel Honneth. Na sua discussão sobre a luta por reconhecimento, Honneth argumenta que existem três modos de reconhecimento e suas consequentes possibilidades de autorrelação, a saber, o amor enquanto possibilidade de autoconfiança; o reconhecimento jurídico enquanto possibilidade de autorespeito e a solidariedade enquanto possibilidade da autoestima. Cada um desses modos de reconhecimento, suas possibilidades e os efeitos da sua

ausência serão agora melhor analisados, aprofundando o marco teórico Honnethiano sobre o reconhecimento.

3.1.1 Reconhecimento em Axel Honneth

Em sua obra *Luta por reconhecimento* (2009), Honneth propõe atualizar a discussão de Hegel acerca da temática do reconhecimento. A sua atualização consistiria em superar o teor metafísico da teoria Hegeliana, produzindo uma versão materialista da mesma. Thompson (2006) aponta que "De Hegel, Honneth não deriva apenas uma teoria intersubjetiva do *self*, mas também um relato da história humana segundo o qual é necessário passar por uma série de conflitos antes que seja possível chegar a um estado final de reconciliação" (THOMPSON, 2006, p.12, tradução nossa). Esta série de conflitos que levariam a um estágio final de reconciliação é composta por diversas lutas por reconhecimento intersubjetivo entre distintos grupos sociais.

Assim como em Hegel, o pressuposto central que guia toda a discussão sobre reconhecimento em Honneth é o entendimento de que:

[...] a reprodução da vida social se efetua sob o imperativo de um reconhecimento recíproco porque os sujeitos só podem chegar a uma autorrelação prática quando aprendem a se conceber, da perspectiva normativa de seus parceiros de interação, como seus destinatários sociais (HONNETH, 2009, p. 155)

Esta busca materialista de uma teoria do reconhecimento faz com que Honneth proponha partir das situações empíricas da realidade social para que se tornem possíveis propostas práticas de transcendência. Para construir teoricamente este salto da metafísica Hegeliana para a ciência empírica, Honneth utiliza da psicologia social de George Herbert Mead (1863-1931). Segundo Honneth (2009), "Com os meios construtivos da psicologia social de Mead foi possível dar à teoria hegeliana da "luta por reconhecimento" uma inflexão "materialista"." (HONNETH, 2009, p.155). Assim, ao trabalhar as três dimensões do reconhecimento, Mead tem o seu trabalho entendido por Honneth como "[...] uma tradução da teoria hegeliana da intersubjetividade numa linguagem teórica pós-metafísica" (ALBORNOZ, 2011, p.9).

Estas três dimensões do reconhecimento, na psicologia social de Mead, seriam: 1) a esfera da dedicação emotiva; 2) das relações amorosas e das amizades; da qual, 3) se distinguem a esfera do reconhecimento jurídico e a do "assentimento solidário". Honneth (2008) aponta que divisão semelhante pode ser encontrada nos trabalhos de Max Scheler (1874-1928) e Helmuth Plessner (1892-1985), embasando o argumento de que seria plausível apreender "[...] três esferas de interação, distinguindo-se as formas de integração social conforme essa se realize "pela via das

ligações emotivas, da adjudicação de direitos ou da orientação comum por valores” (ALBORNOZ, 2011, p.9).

Entretanto, Honneth entende que é no fundamento Hegeliano e na atualização trazida por Mead que se encontra o maior potencial para uma teoria contemporânea e materialista do reconhecimento. O diferencial destas teorias em relação às outras seria o fato de que estes autores atribuíram às três esferas de interação social padrões distintos de reconhecimento recíproco, os quais correspondem a diferentes possibilidades de desenvolvimento moral e de autorrelação individual (HONNETH, 2009). O efeito destas proposições seria dar à luta social “[...] uma interpretação na qual ela pode se tornar uma força estruturante na evolução moral da sociedade.” (HONNETH, 2009, p.156).

Assim, o trabalho de Honneth envolveria produzir a capacidade teórica para localizar na realidade social as dinâmicas intersubjetivas de construção ou negação do reconhecimento recíproco. Entendendo a dificuldade de apreender as dinâmicas do reconhecimento a partir da vivência do autorrespeito, Honneth (2009) propõe que seria necessário identificar situações empíricas onde exista a ausência de reconhecimento, denominada de desrespeito na tradução da obra de Honneth à língua portuguesa:

A comprovação na realidade fenomênica é, no caso do autorrespeito, da maior dificuldade, porque ele só se torna de certo modo uma grandeza perceptível em forma negativa - a saber, quando os sujeitos sofrem de maneira visível com a sua falta. Por isso, só podemos inferir a existência fática do auto-respeito indiretamente, empreendendo comparações empíricas com grupos de pessoas, de cujo comportamento geral é possível obter ilações acerca das formas de representação simbólica da experiência de desrespeito. (HONNETH, 2009, p.197)

É localizando o desrespeito sofrido por certos grupos sociais que se poderia construir propostas normativas de transformação de dada realidade, já que seriam:

[...] as lutas moralmente motivadas de grupos sociais, sua tentativa coletiva de estabelecer institucional e culturalmente formas ampliadas de reconhecimento recíproco, aquilo por meio do qual vem a se realizar a transformação normativamente gerida das sociedades. (HONNETH, 2009, p.156)

Assim, Honneth entende que é nas estruturas sociais já existentes o espaço para encontrar tanto a reprodução da ordem social estabelecida quanto as suas possibilidades de transformação. Para dar conta analiticamente desta tarefa, Honneth trabalha com três esferas do reconhecimento: o amor, o direito e a solidariedade. Cada uma destas esferas é desenvolvida em sua obra Luta por

reconhecimento: a Gramática Moral dos Conflitos Sociais (2009), sendo a realização plena de cada uma destas a condição para uma experiência positiva de auto-relação prática, culminando potencialmente na autoconfiança a partir do amor, no auto-respeito a partir do direito e na auto-estima a partir da solidariedade.

AMOR

A primeira esfera do reconhecimento se materializa através das relações primárias de afeto. Honneth (2009) propõe que as relações amorosas devem ser entendidas como "[...] todas as relações primárias, na medida em que elas consistam em ligações emotivas fortes entre poucas pessoas, segundo o padrão de relações eróticas entre dois parceiros, de amizades e de relações pais/filho." (HONNETH, 2009, p.159).

O que se inicia na relação de amor entre mãe e filho(a) durante a primeira infância, desenvolve-se durante a experiência infantil de pré-reconhecimento. Em um primeiro estágio, o(a) filho(a) não se entende enquanto sujeito separado de sua mãe, sendo o momento quando ocorre o entendimento desta separação o de constituição da relação intersubjetiva mãe-filho(a). É então que ocorre a formulação do amor de si mesmo e da autoconfiança possibilitados pela experiência do amor do outro e da confiança nesse amor, sendo a base concreta emotiva da experiência do reconhecimento durante a vida adulta. Desta forma, "[...] o sucesso das ligações afetivas se torna dependente da capacidade, adquirida na primeira infância, para o equilíbrio entre a simbiose e a auto-affirmação." (HONNETH, 2009, p.163).

Esta proposição é baseada no trabalho de Donald W. Winnicott (1896-1971). Para Winnicott, o processo de amadurecimento infantil somente pode ocorrer de maneira comum, pela cooperação entre mãe-filho(a), já que ambos os sujeitos estão incluídos neste estado de "ser-um simbiótico". Neste primeiro momento, ocorreria uma fase de "dependência absoluta", sendo tanto a criança dependente da mãe quanto a mãe da criança. Assim, se faz necessário um processo de "desadaptação gradativa" na busca pela retomada de autonomia por parte da mãe e sua constituição por parte da criança.

O segundo estágio desta relação seria o de "dependência relativa", quando a relação mãe-filho(a) se insere em uma dinâmica mais madura de amor, na qual o reconhecimento recíproco rege a relação. Este é o momento central no desenvolvimento da autoconfiança; se o amor da mãe é confiável e duradouro, a criança é capaz de desenvolver uma capacidade de estar só, baseada na confiabilidade intersubjetiva. Por ser segura em relação ao amor materno, a criança pode alcançar uma confiança em si mesma para que possa estar a sós despreocupadamente.

Deve-se entender que a quebra da simbiose não apenas promove a independência individual recíproca, como se a relação amorosa fosse apenas caracterizada pela aceitação cognitiva da autonomia do outro, mas que esta dinâmica acompanha o sujeito na vida adulta, extrapolando a relação materna. A liberação para a independência deve ser baseada em uma confiança na continuidade do afeto e da dedicação partilhada. Assim, a autonomia criada não é uma quebra, mas um outro estágio de relação intersubjetiva, mantenedora de um laço afetivo com menor dependência.

O amor é o fundamento da dinâmica intersubjetiva de reconhecimento, sendo a confiança na reciprocidade do amor e na força desses laços afetivos a condição para a autoconfiança. A dedicação social calcada no amor afeta a natureza carencial e afetiva do sujeito, sendo a sua negação advinda de maus-tratos e a violação da integridade do sujeito. Na mesma profundidade em que relações amorosas positivas afetam cada sujeito e a sua relação com os outros, a ausência desse reconhecimento afetivo pode impossibilitar o sujeito de constituir uma relação de autoconfiança, minando a sua experiência social de vida.

DIREITO

A segunda esfera do reconhecimento trata das relações jurídicas, ou do direito. O plano do reconhecimento jurídico se dá a partir do desenvolvimento das leis e da evolução da consciência social acerca dos direitos coletivos e individuais, produzindo relações de reconhecimento distintas das do reconhecimento afetivo. Aqui Hegel e Mead são mantidos como as principais referências. Ambos perceberam que só podemos nos compreender enquanto portadores de direito quando sabemos quais obrigações temos frente aos outros. Reconhecendo os outros membros da coletividade enquanto portadores de direitos a partir da perspectiva normativa de um "outro generalizado", passamos a nos entender também enquanto pessoas de direito e nos tornando seguros do cumprimento social de certas expectativas pessoais.

Honneth (2009) defende que a partir da época moderna o reconhecimento como pessoa de direito tende a ser aplicado a todo sujeito na mesma medida. Independente do grau de estima social, todo indivíduo deve ser agora considerado enquanto ser livre, de maneira desligada das expectativas relacionadas a seu papel social. A partir desta proposição, Honneth (2009b) irá delimitar que "Tanto a justificação como a determinação contenciosa da justiça devem resultar da ideia geral de que os princípios de justiça sejam expressão da vontade comum de todas as cidadãs e todos os cidadãos de assegurarem-se reciprocamente as mesmas liberdades subjetivas de ação." (HONNETH, 2009b, p.348).

Neste sentido “[...] o sistema jurídico precisa ser entendido [...] como expressão dos interesses universalizáveis de todos os membros da sociedade [...]” (HONNETH, 2009, p.181). Assim:

[...] na estrutura do reconhecimento jurídico, justamente porque está constituída de maneira universalista sob as condições modernas, está infrangivelmente inserida a tarefa de uma aplicação específica à situação: um direito universalmente válido deve ser questionado, à luz das descrições empíricas da situação, no sentido de saber a que círculo de sujeitos ele deve se aplicar, visto que eles pertencem à classe das pessoas moralmente imputáveis. Nessa zona de interpretações da situação referidas à aplicação, as relações jurídicas modernas constituem, como veremos, um dos lugares em que pode suceder uma luta por reconhecimento. (HONNETH, 2009, p.186)

Deste novo caráter de reconhecimento jurídico nascem duas formas distintas de respeito: 1) o entendimento de que todo ser humano deve ser considerado um fim em si mesmo e, por outro lado, 2) o respeito social que salienta o valor que cada indivíduo singular possui pelos critérios de relevância social. Como coloca Albornoz (2011): "No primeiro caso, trata-se de um respeito universal, em vista da liberdade de vontade da pessoa; no segundo, levam-se em conta qualidades e realizações individuais, na medida em que são consideradas socialmente relevantes." (ALBORNOZ, 2011, p.138).

A possibilidade de se reconhecer um indivíduo enquanto pessoa, sem a necessidade de estimá-lo por seu caráter ou realizações, produz uma espécie de reconhecimento cognitivo. Deste reconhecimento universalista se distingue a estima por determinados indivíduos, não estando mais em jogo apenas normas gerais, mas a avaliação de indivíduos com propriedades pessoais, o que supõe um sistema referencial valorativo, que define características melhores ou piores de um sujeito. O problema para o reconhecimento jurídico é o de determinar aquela propriedade geral das pessoas como tais; já para a estima social o que se mede é o valor socialmente atribuído a certas virtudes de certos indivíduos.

Entendendo que a imputabilidade moral de todos os seus membros define a comunidade jurídica moderna, Honneth (2009) propõe como se aprofunda e complexifica a constituição de quais direitos devem ser resguardados a este sujeito universal moderno. Esta regulação legal moderna seria encontrada no processo de “[...] ampliação cumulativa de pretensões jurídicas individuais [...]” (ALBORNOZ, 2011, p.138), se desenvolvendo a partir das lutas por reconhecimento calcadas em vivências de desrespeito. Desta maneira o avanço legal das sociedades modernas deveria se dar em direção à ampliação de direitos, sendo esta ampliação apenas possível a partir da luta por reconhecimento de grupos desrespeitados.

A ausência do reconhecimento jurídico pode ser verificada a partir da privação de direitos e da exclusão social. Esta privação e exclusão mina a integridade social dos sujeitos desrespeitados juridicamente, os colocando à margem desta sociedade supostamente universalizadora de direitos e inclusiva. Segundo Honneth (2009), a resposta dada por grupos excluídos a esta situação de desrespeito seria a luta pelo reconhecimento jurídico, visando a inclusão social.

A consequência da vitória na luta pelo reconhecimento jurídico se manifesta a partir da possibilidade de autorrespeito. Este ocorre quando a atividade facultativa de reclamar direitos é dada ao indivíduo como meio de expressão simbólica cuja efetividade social lhe servirá como indicador para o grau de reconhecimento que recebe (HONNETH, 2009). "[...] é em virtude de padrões de reconhecimento – nesse caso, de padrões legalmente institucionalizados – que a relevante autorrelação prática é assegurada." (HONNETH; ANDERSON, 2011, p.91).

SOLIDARIEDADE

A terceira e última esfera do reconhecimento é a da solidariedade, ou estima social. Segundo Honneth (2009), tanto Hegel quanto Mead descreveram - de maneira distinta, mas com certas concordâncias - uma forma de reconhecimento que se diferencia do amor e da relação jurídica. Segundo os autores articulados por Honneth, os sujeitos humanos necessitam, para além da experiência da dedicação emotiva e do reconhecimento jurídico, de uma estima social que lhes permita expressar a sua individualidade - suas propriedades e capacidades concretas - de maneira plena e positiva.

Honneth conclui que um padrão de reconhecimento vinculado à estima social somente se torna compreensível quando há um horizonte de valores compartilhados entre os sujeitos envolvidos. Aqui o centro seriam as qualidades e realizações individuais, expostas e reconhecidas nas relações intersubjetivas ou sociais. Assim, a estima requer um meio social que atue enquanto avaliador das diferenças e qualidades entre os sujeitos, fundamentando os vínculos intersubjetivos.

Este crivo social é operado por um conjunto de orientações simbolicamente articuladas e mutáveis, no qual se formula a possibilidade de construção de uma autocompreensão cultural de uma sociedade. Tal conjunto de orientações atua enquanto sistema referencial para avaliar propriedades das personalidades individuais, com um certo valor socialmente atribuído às condições de contribuição para a realização dos objetivos sociais que este indivíduo possui.

Para que esta dinâmica seja possível, é necessário que exista uma comunidade de valores onde o contexto da vida social seja guiado por objetivos comuns, podendo esta comunidade assumir as mais diversas formas. Nesse sentido, "Quanto mais as concepções dos objetivos éticos se abrem a

diversos valores, e quanto mais a ordenação hierárquica cede a uma concorrência horizontal, tanto mais a estima social assumirá um traço individualizante e criará relações simétricas" (ALBORNOZ, 2011, p.140). Este seria o objetivo último das lutas por reconhecimento nesta esfera, uma ampliação sistemática das possibilidades de individualização sem a perda da estima social.

Honneth (2009) aponta que a estima social somente pôde assumir a forma que hoje encontramos com a superação das sociedades pré-modernas, ordenadas por estamentos. A marca histórica de tal possibilidade seria a transição da centralidade da "honra" e da "origem" - relacionadas ao lugar social de nascimento - para a "reputação" e/ou o "prestígio social", que seriam vinculados à participação individual na sociedade. Baseando-se em escritos de Pierre Bourdieu, Honneth afirma que "[...] nas sociedades modernas, as relações de estima social estão sujeitas a uma luta permanente na qual os diversos grupos procuram elevar, com os meios da força simbólica e em referência às finalidades gerais, o valor das capacidades associadas a sua forma de vida" (HONNETH, 2009, p.206).

Esta perspectiva do avanço de uma sociedade pré-moderna estamental para uma sociedade moderna que valora a participação de um indivíduo na sociedade é passível de crítica, especialmente quando tratamos de lutas por reconhecimento em países como o Brasil, marcado por mais de 300 anos de escravidão e uma persistente dinâmica de desigualdade social. Entretanto, cabe por hora levar em consideração o mérito mais amplo da proposição teórica de apreender o que seria a solidariedade, o seu processo de desenvolvimento e qual seria o efeito de sua ausência, entendendo como ela se dá em relações de grupos e nos processos de individuação.

A autorrelação prática proveniente da experiência da solidariedade são os sentimentos de honra e dignidade. Estes sentimentos geralmente emergem de uma relação coletiva, de determinados grupos sociais onde as interações se dão a partir da solidariedade, sendo esta uma relação em que os distintos modos de vida dos sujeitos participantes são estimados de maneira simétrica. Estas relações intersubjetivas de solidariedade são encontradas especialmente em relação a grupos que experienciam circunstâncias difíceis, permeadas por desrespeito. Ao tratar da guerra como exemplo, Honneth (2009) expõe que "[...] na experiência partilhada de grandes fardos e privações, origina-se num átimo uma nova estrutura de valores que permite mutuamente aos sujeitos estimar o outro por realizações e capacidades que antes não tiveram importância social" (HONNETH, 2009, p.210).

Concomitante às relações constituídas dentro de e entre grupos, com o processo de individuação advindo da modernidade o sujeito passa a se compreender enquanto indivíduo. O indivíduo obtém a estima social a partir das suas realizações e o valor destas pelos olhos dos demais membros da sociedade, ele ultrapassa a estima social do grupo. É neste processo que surgem

"expressões da autorrealização prática que na linguagem comum passam como “sentimento do próprio valor”, de “autoestima”, expressões paralelas com os conceitos antes atribuídos à rede afetiva e à rede jurídica de reconhecimento, respectivamente, de “autoconfiança” e de "autorespeito"." (ALBORNOZ, 2011, p.142).

A fim de sintetizar a exposição teórica sobre as três esferas do reconhecimento, Honneth (2009) apresenta um quadro no qual resume a estrutura das relações sociais de reconhecimento. A primeira coluna delimita o tópico abordado nas seguintes, que trata, respectivamente, do amor, do direito e da solidariedade. Dado o que já foi exposto, pode-se considerar o quadro como bastante autoexplicativo, sendo a sua função central aqui a de contribuir para as próximas discussões como referência.

Quadro 1: Estrutura das relações sociais de reconhecimento

Estrutura das relações sociais de reconhecimento			
Modos de reconhecimento	Dedicação emotiva	Respeito cognitivo	Estima social
Dimensões da personalidade	Natureza carencial e afetiva	Imputabilidade moral	Capacidades e propriedades
Formas de reconhecimento	Relações primárias (amor, amizade)	Relações jurídicas (direitos)	Comunidade de valores (solidariedade)
Potencial evolutivo		Generalização, materialização	Individualização, igualização
Auto-relação prática	Autoconfiança	Auto-respeito	Auto-estima
Formas de desrespeito	Maus-tratos e violação	Privação de direitos e exclusão	Degradação e ofensa
Componentes ameaçados da personalidade	Integridade física	Integridade social	“Honra”, dignidade

Fonte: Honneth, 2009. p.211.

3.2 RECONHECIMENTO E O TRABALHO PLATAFORMIZADO

Após a apresentação tanto do processo de plataformização da sociedade quanto da teoria do reconhecimento nos termos de Honneth, cabe aqui melhor apresentar como se relacionam. Para tal, serão apresentadas e brevemente analisadas as promessas positivas da plataformização e a sua relação com o reconhecimento, abrindo espaço para o confronto entre a realidade empírica e estas promessas. O objetivo desta discussão é chegar no ponto de confluência entre teoria e empiria, visando adentrar o campo efetivamente empírico deste trabalho.

Pregando valores como a igualdade, a liberdade, a autonomia e a diversidade (SCHOR, 2020), a sociedade das plataformas se apresenta como promessa de reconhecimento intersubjetivo. Sua face utópica propôs resolver justamente os efeitos negativos da exclusão social e do desrespeito na organização do trabalho, representados como características típicas das corporações tradicionais do capitalismo moderno e seus desdobramentos na contemporaneidade.

A realização desta promessa seria de especial relevância, já que:

[...] a organização e valorização do trabalho social desempenham um papel central para a estrutura de reconhecimento de uma sociedade: já que com a definição cultural da hierarquia de tarefas sociais define-se, de fato, qual medida de estima social o indivíduo pode receber por sua atividade e pelas propriedades a ela ligadas, as chances da formação individual da identidade se conectam diretamente através da experiência do reconhecimento com a instituição e a distribuição societárias do trabalho. (HONNETH, 2018, p.39)

Apesar de as promessas serem praticamente as mesmas para uma amplitude de trabalhos distintos, deve-se levar em consideração que nem todo trabalho plataformizado é atravessado pelas mesmas dinâmicas de distribuição material e simbólica de recursos, fazendo com que certas especificidades precisem ser levantadas. Como apresentado anteriormente, o trabalho dos entregadores-ciclistas por plataforma é relacionado ao mais baixo nível hierárquico do trabalho em plataformas setoriais de *gig work*. Assim, todo o exposto e discutido nos seguintes parágrafos deve ser entendido como referente às condições de trabalho relacionadas ao trabalho dos entregadores-ciclistas por plataforma.

As suposições apresentadas pelos defensores da plataformização foram que algumas características desta dita nova forma de organização do trabalho produziriam vínculos afetivos, justiça social e solidariedade (SCHOR, 2020). Assim, ocorreria uma expansão social do reconhecimento, permitindo acesso nesta dinâmica a pessoas anteriormente excluídas e um progresso da sociedade como um todo.

Os vínculos seriam formulados pela transformação da mediação empresarial nos serviços, que foi substituída pela conexão direta entre clientes e os prestadores destes serviços. Assim, seria possível conhecer novas pessoas e entrar em contato com realidades distintas, desta vez sem um roteiro de interação promovido por uma empresa, mas calcada na espontaneidade possível ao trabalhador e numa suposta maior horizontalidade na relação cliente-prestador. Também seria alterada a relação entre os próprios trabalhadores, já que o mérito enquanto mediador tornaria as relações de trabalho mais justas e transparentes (SCHOR, 2020).

A justiça social seria realizada a partir da ampliação do acesso ao trabalho, da autonomia e da flexibilidade que este proporcionaria - facilitando a criação de sentido no trabalho - e da neutralidade algorítmica, que prometeu o fim do impacto da discriminação e a promoção prática de um trabalho de fato regido pelo mérito. Com a proposta de generalização e transparência acerca das normas regentes do trabalho, cada indivíduo seria livre para aceitar ou não as condições de trabalho propostas, fazendo com que uma espécie de autorregulação legal atuasse em direção a um equilíbrio na relação capital-trabalho que permitisse a prática do autorrespeito.

Já a solidariedade seria alcançada justamente através desta dinâmica de liberdade em relação à realização do trabalho. Cada indivíduo seria livre para realizar o trabalho da forma como melhor lhe coubesse, não havendo espaço para qualquer tipo de discriminação ou preconceito. O mediador da estima social seria o sistema de pontuação presente nas mais diversas plataformas, atuando tanto como uma forma de negação do que não se encaixa, quanto de socialização de expectativas, sendo as próprias plataformas promovedoras de materiais de "boas práticas".

As plataformas seriam justamente o meio ideal para a realização destas ideias, tornando possível a sua materialização ao criarem um espaço social virtualizado, onde a gestão algorítmica do reconhecimento daria conta das falhas humanas e ajudaria a selecionar aqueles sujeitos merecedores do reconhecimento intersubjetivo. De certa forma esta proposição levaria a um passo adiante no processo de individualização, onde cada qual seria responsável pela sua própria realização.

Entretanto, como visto no capítulo anterior, nenhuma destas proposições se materializou de fato. O que ocorreu foi uma ampla negação de reconhecimento, produzindo desrespeito em relação a um grupo crescente de sujeitos, assim como exposto por Honneth ao observar este processo de transformação das relações e condições de trabalho justamente quando estas estavam emergindo de forma massificada socialmente:

O desenvolvimento real na organização do trabalho na indústria e nos serviços parece ter puxado o tapete a todas as tentativas de melhorar a qualidade no trabalho: uma parte crescente da população luta tão somente para ter acesso a alguma chance de uma ocupação

capaz de assegurar a subsistência; outra parte executa atividades em condições precariamente protegidas e altamente desregulamentadas; uma terceira parte experimenta atualmente a rápida desprofissionalização e terceirização de seus postos de trabalho, que anteriormente ainda tinham um status assegurado. (HONNETH, 2008, p.46)

A sequência lógica que a teoria Honnethiana indica é que toda situação de desrespeito é uma potência para a luta por reconhecimento. De fato, o desenvolvimento do setor de serviços trouxe uma situação na qual uma grande massa de indivíduos trabalha em condições precariamente protegidas e altamente desreguladas legalmente com uma finalidade de subsistência - muitas vezes em níveis praticamente insuficientes.

Entretanto, a realidade empírica indica uma complexidade nesta discussão ao acrescentar dinâmicas novas, tanto em características consideradas positivas pelos trabalhadores quanto na ampliação de situações de desrespeito. Apesar de ser certa a afirmação de que o trabalho plataformizado é permeado por ausência de reconhecimento em uma série de situações, apreender com profundidade o desenvolvimento de lutas por reconhecimento a partir desta forma de organização do trabalho não é tarefa tão simples que caiba em meras denúncias.

4 PERCURSO METODOLÓGICO: ACESSANDO A LUTA POR RECONHECIMENTO NO TRABALHO POR PLATAFORMAS

Pensar e executar uma pesquisa com trabalhadores inseridos em uma nova forma de organização do trabalho é um desafio metodológico por si só; fazê-lo durante uma pandemia somente aumenta a complexidade desta tarefa, trazendo uma série de considerações e complicações ao se planejar uma pesquisa. Se não há um manual sobre pesquisa social que dê conta destas situações, é preciso refletir profundamente e agir com a parca luz da experiência até então acumulada. Escrevo a partir do lugar de um pesquisador que já trabalhou como entregador, além de já ter experiência de pesquisa com entregadores-ciclistas por plataforma, condição esta que traz consigo suas dificuldades e vantagens.

Se por um lado o acúmulo de conhecimento prático se traduz em compreensão das questões relevantes aos entregadores e em capital simbólico na hora de interagir com estes, por outro pode-se muito bem cair na armadilha de uma visão pouco flexível e aberta acerca da realidade contemporânea deste trabalho. Sem dúvidas certas condições e práticas se mantiveram desde os anos de 2018 e 2019, quando vivi o duplo papel de entregador e pesquisador. Entretanto, a impermanência impõe mudanças, sempre complexas e com as suas próprias nuances e meias-verdades. Tentar apreender estas mudanças à distância imposta pelo contexto pandêmico foi, sem dúvidas, o grande desafio metodológico na realização deste trabalho.

Este capítulo talvez seja o mais rico desta dissertação, pois busca apresentar todo o trajeto metodológico percorrido, desde o primeiro projeto até a finalização do trabalho empírico de campo. Superando as decisões e resultados finais, aqui se entende que os transtornos e as dificuldades são o principal aporte em termos de potência de avanço científico. Nas páginas que seguem serão apresentados o desenho da pesquisa, o campo exploratório, as transformações realizadas no primeiro desenho e os apontamentos feitos durante o campo empírico. Também serão discutidas as técnicas utilizadas para a produção dos dados empíricos e como se deu a sua análise.

4.1 DO DESENHO DO PROJETO AO CAMPO EXPLORATÓRIO: AS COMPLEXIDADES DA LUTA POR RECONHECIMENTO DOS ENTREGADORES-CICLISTAS EM PORTO ALEGRE

Da ideia inicial à finalização da pesquisa houve uma grande quantidade de transformações, tanto na forma de realização quanto nos rumos indicados a partir do campo. A motivação empírica inicial começa no primeiro Breque dos APP's, no dia primeiro de julho do ano de 2020 na cidade de Porto Alegre. Algumas semanas antes parecia haver surgido uma grande liderança política dos entregadores por plataforma, o motoboy bloqueado injustamente pelas empresas-aplicativo, Paulo "Galo" Lima. Os vídeos virais com a sua retórica afiada pela labuta cotidiana de um trabalhador desrespeitado começavam a repercutir na mídia. Entendendo a proporção que aquilo estava tomando, Galo e outros coletivos conclamam uma grande paralisação dos entregadores por aplicativo, esta se espalhando e sendo organizada por uma série de grupos vinculados a estes trabalhadores em todo o território nacional e em alguns outros países para além do Brasil.

As dúvidas entre participar ou não da concentração seguida de marcha marcada para a manhã do primeiro de julho no centro de Porto Alegre foram grandes. Morar entre 15 pessoas durante uma pandemia faz qualquer saída de casa uma possibilidade de provocar uma pequena catástrofe coletiva. Mesmo assim, a decisão foi ir ao ato, mantendo certa distância mas acompanhando-o de perto, registrando no celular - ferramenta de anotações mais invisível e mesclada ao ambiente dos entregadores do que um bloco de notas - os fatos relevantes.

Por já ter participado de outras manifestações políticas dos entregadores por plataforma, sei que é marca registrada dessas que se empilhem as *bags* como forma de chamar atenção e demonstrar o poder daquele ato. Assim, retiro a poeira da minha *bag* da Rappi, visto-a e saio com a minha bicicleta em direção à Praça da Alfândega, local no centro da cidade onde ocorreria a concentração desta manifestação.

A pilha de *bags* é maior do que das outras manifestações que havia ido e podia ser vista de longe na rua. Chego no local, adiciono a minha *bag* àquela colorida muralha de isopor e decido me sentar ao lado dos entregadores. De um lado da muralha os entregadores; de outro, alguns movimentos sociais, apoiadores independentes e a mídia. Esta manifestação física de um distanciamento simbólico foi o germe desta pesquisa - eu apenas não havia percebido naquele momento.

Considerações mais profundas sobre este ato e toda a dinâmica subjacente de repartição do poder na luta por reconhecimento dos entregadores serão feitas mais adiante, o interesse aqui é desenvolver o trajeto de construção da pesquisa. Dito isto, avançamos para o momento final do ato,

que me recheou de percepções, contatos e esperança. Talvez aquele fosse um momento histórico, uma onda de novos movimentos e manifestações parecia estar surgindo com força e, quem sabe, a organização dos entregadores por plataforma seria o grande exemplo de luta política na sociedade das plataformas.

As semanas seguintes a estas manifestações foram intensas e produtivas no ambiente virtual - mais real do que nunca com a pandemia e o isolamento social. Matérias jornalísticas, *lives*, documentários, artigos científicos, projetos de lei. Parecia que a mobilização social era ampla na busca por entender e garantir reconhecimento a estes trabalhadores tão essenciais quanto desrespeitados. Enquanto pesquisador, sentia que aquele era o momento para compreender melhor os rumos legais que toda essa discussão estava tomando, afinal, foram propostos dezenas de projetos de lei sobre o tema em poucas semanas e, aparentemente, vários setores da sociedade percebiam a importância estrutural desta discussão, para além dos direitos de uma única categoria.

Assim eu começava a abandonar o projeto de pesquisa que se voltava a aprofundar meu trabalho de conclusão de curso em Ciências Sociais que tratava da relação entre a formação de uma racionalidade neoliberal e o processo de socialização no trabalho por plataformas. A ideia agora era acompanhar mais de perto estes grupos políticos que iam se formando, não necessariamente sindicatos dos entregadores por plataforma, mas seus movimentos sociais, e tentar apreender as suas demandas no processo de regulamentação do seu trabalho.

Também estava em pauta observar como a academia e a política institucionalizada estavam se organizando para materializar as demandas desses trabalhadores. Cheguei a participar de alguns encontros entre acadêmicos e até a iniciar um processo de diálogo com alguns políticos locais sobre a temática. Ali surgiram mais pistas do rumo que a minha pesquisa tomaria, já que a desconexão entre a academia e a classe política em relação aos trabalhadores era gritante.

Com o avanço da pandemia, decidi não participar dos atos seguintes do Breque dos APP's, nem ir aos encontros para a organização destes atos ou nos momentos de divulgação com colagem de cartazes e conversas com entregadores. Estava em contato com participantes, sabia as datas e os movimentos, mas tudo virtualmente. Isto talvez tenha sido o mais frustrante de se realizar uma pesquisa com tanta necessidade de interação física em um contexto pandêmico.

O segundo Breque, realizado no dia 25 de julho de 2020, foi consideravelmente menor, tanto em número de participantes quanto em cobertura midiática. Neste momento certas rixas internas começam a surgir nos movimentos e a unidade nacional da luta política dos entregadores começou a se enfraquecer. Na mesma velocidade em que o tema dominou a mídia e a discussão política do país, ele desapareceu. Não que nunca mais se tenha falado sobre a regulamentação do trabalho por aplicativos ou da luta dos entregadores em si, mas não mais naquela intensidade e volume.

Entretanto, segui com meus levantamentos e desejos sobre a pesquisa. No momento de furor, participei de rodas de conversa, de um documentário e publiquei dois artigos sobre os Breques e a luta dos entregadores por plataforma. Ao aguardo da vacina, fui me mantendo atualizado por meios virtuais, já que estava decidido a realizar a pesquisa presencialmente. Isso porque a minha experiência de pesquisa com entregadores mostrou que há uma semiótica do corpo e dos objetos muito forte nestes sujeitos. A roupa, o capacete - ou a sua ausência -, a bag, a bicicleta, a postura, todos expressam sentido e eu não estava disposto a perder esta riqueza sociológica em entrevistas telemáticas.

Um ano depois dos primeiros Breques, em julho de 2021, recebo a primeira dose da vacina. A partir daí se inicia o processo de coleta de dados empíricos diretamente com os entregadores em seu local de trabalho por excelência, a rua. As duas primeiras entrevistas foram realizadas em caráter exploratório, a fim de testar o roteiro de entrevistas e promover melhorias futuras neste. A proposta imaginada foi a seguinte: sair à rua - de bicicleta -, encontrar algum grupo de entregadores, entrevistar um ou mais destes e pedir que indicassem outro entregador para ser entrevistado.

Assim, o primeiro destino foi o shopping Praia de Belas, onde um grupo de entregadores-ciclistas costumava se reunir em uma das entradas. Chegando lá, foram encontrados apenas motoboys, fazendo com que modificasse o percurso em direção ao Parque Moinhos de Vento - mais conhecido como Parcão. O trajeto entre o Praia de Belas e o Parcão foi pensado para que locais onde usualmente se encontram entregadores-ciclistas estivessem presentes. Entrando em direção à Cidade Baixa, foram avistados dois grupos de entregadores com suas bicicletas, o primeiro estava em uma conversa acirrada e foi decidido não abordá-lo, já o segundo se encontrava praticamente em silêncio. Deste, sai a primeira entrevista realizada.

A entrevista transcorreu por 1:07:09, o diálogo como um todo ultrapassou uma hora e trinta minutos. O entrevistado ficou satisfeito com a iniciativa da pesquisa e prontamente fez o convite para que o encontrasse outro dia em um dos pontos onde costumava passar a maior parte dos dias de trabalho, o MC Donalds da Silva Só. Relatou que lá poderia apresentar companheiros de trabalho que aceitariam ser entrevistados. Além disso, passou o seu contato de telefone para que pudesse escrever quando quisesse.

Esta primeira entrevista foi bastante satisfatória. O entrevistado trouxe conteúdo sobre diversas temáticas e, apesar de não se aprofundar sobre os projetos de lei e a regulamentação do trabalho dos entregadores por aplicativo, tive a sensação de que estava no caminho certo. A segunda entrevista foi realizada no Parcão, dia 14/07, às 16h56min. Com duração de 49:04, o entrevistado muda de postura ao ser informado que a entrevista seria sigilosa, demonstrando todo o seu descontentamento com as empresas-aplicativo. Ele não acredita muito na transformação através da

ação coletiva, nem se interessa pelos projetos de lei ou atos políticos organizados por entregadores, sobre os projetos de lei e a regulamentação do trabalho de entregas, chega a dizer que "não tô por dentro... eu tô só por fazer as minhas entregas aqui, conseguir meu dinheiro...".

Mesmo aí começando a se demonstrar improdutiva a busca por um aprofundamento na questão da regulamentação a partir dos próprios entregadores, segui com este roteiro, fazendo apenas pequenas alterações e retirando questões sobre alimentação que demonstraram não acrescentar muito e surgirem espontaneamente em outros trechos quando relevantes. Como a literatura e o contexto midiático e político - além da minha vontade de que aquilo tudo fosse realidade - indicavam que havia uma luta por reconhecimento jurídico dos entregadores, segui com o campo.

Para a felicidade da pesquisa, havia constituído o roteiro levando em consideração as três esferas do reconhecimento em Honneth (2009) e não apenas o reconhecimento jurídico. Não que isto tenha sido alguma particularidade deste roteiro, pois, como apontado no capítulo sobre reconhecimento, as esferas do reconhecimento são inter-relacionadas. Isto configurou uma flexibilidade ao trabalho que permitiu manobrá-lo em direção aos achados empíricos a partir das observações e entrevistas.

Assim, com o passar das entrevistas foi possível entender e aceitar que a abordagem inicial caía por terra, mas servia como semente para uma pesquisa inédita e, no presente entendimento, muito mais interessante. Se situações de desrespeito culminam em luta por reconhecimento, deveria haver uma ampla luta por direitos dos entregadores por plataforma. Entretanto, o que se tornou cada vez mais evidente é que a luta por regulamentação do trabalho de entregas abarcava apenas uma pequena parcela dos entregadores e que a luta por reconhecimento de fato estava muito mais nas esferas do amor e da solidariedade - especialmente esta última -, realizáveis de forma constante no cotidiano destes trabalhadores.

Deste ponto em diante que se foi construindo o objetivo desta pesquisa de caracterizar a luta por reconhecimento relacionada ao trabalho dos entregadores-ciclistas por aplicativo. Os sujeitos que aqui foram enquadrados na categoria "entregador comum" culminaram por ser o centro desta pesquisa. Ao não dar preferência a entregadores envolvidos diretamente na luta política por direitos da sua categoria, acabei por apreender as perspectivas e ações de luta por reconhecimento de um grupo muito mais numeroso: o dos entregadores que estão todos os dias nas mesmas esquinas, nas mesmas zonas da cidade, prontos para aceitar praticamente qualquer entrega a fim de alcançar um sustento material mínimo.

Mesmo assim, não cabe descartar o material empírico coletado e produzido nos espaços de luta política dos entregadores por plataforma. No final das contas, concluí que tanto as observações

participantes em manifestações quanto os panfletos recolhidos durante estas manifestações servem como material empírico relevante para compreender como se constitui a luta por regulamentação destes trabalhadores e os seus limites. Para além do primeiro Breque dos APP's, estive presente em mais duas manifestações, a saber, o Ato do Sindimoto e a Greve Nacional Contra o Terrorismo dos APP's.

O Ato do Sindimoto foi realizado pelo tradicional sindicato dos motoboys do Rio Grande do Sul, o Sindimoto. Já a Greve Nacional Contra o Terrorismo dos APP's foi organizada por uma série de grupos de entregadores que buscam organizar a luta política da categoria. Nenhum dos dois atos foram especialmente grandiosos, muito menos foram capazes de tomar espaço de destaque na mídia ou na discussão institucional sobre a regulamentação do trabalho por aplicativos.

Já os três panfletos foram coletados em dois atos distintos, sendo dois panfletos no Breque dos APP's e um durante a Greve Nacional Contra o Terrorismo dos APP's. Em todos constam a data e local das manifestações, além de contatos para quem quiser se aproximar dos grupos que divulgam informações e articulam a organização política desses trabalhadores. Também estão expostas uma série de pautas, a motivação destas e propostas para a efetivação de mudanças nas más condições de trabalho.

Assim, para além da análise das entrevistas com os "entregadores comuns", foi realizada a análise das observações participantes em manifestações relacionadas aos entregadores por plataforma e em material panfletário produzido por estes. Em determinado momento se considerou analisar também grupos de WhatsApp, mas se entendeu que isto tornaria o trabalho demasiadamente extenso e impraticável dentro de tempo hábil.

4.2 OS PANFLETOS, AS MANIFESTAÇÕES E OS ENTREGADORES: AS TÉCNICAS DE PESQUISA

Antes de introduzir propriamente a abordagem técnica utilizada, cabem mais algumas considerações sobre o percurso traçado nos últimos anos para a realização desta pesquisa. No início do ano de 2020, em um Brasil ainda não afetado pela pandemia de Covid-19, se desenhava a pesquisa a partir de três frentes: 1) uma profunda observação-participante baseada em retomar o trabalho enquanto entregador-ciclista por plataforma, 2) a observação-participante de grupos políticos relacionados aos entregadores e de atos políticos promovidos por estes e 3) a realização de entrevistas em profundidade.

A primeira frente foi descartada assim que se decretou o estado pandêmico que o mundo viria a enfrentar a partir do ano de 2020. Partindo da ignorância acerca de como seria viver uma pandemia, se entendeu que a impossibilidade de calcular os riscos já os tornavam grandiosos demais. Afinal, o trabalho de entregas envolve contato e mobilidade, duas características que as autoridades sanitárias - e qualquer pessoa com um entendimento básico de como um vírus funciona - aconselharam evitar.

Já a segunda ocorreu com limitações bastante relevantes, já que a participação de encontros organizativos de atos políticos não ocorreu e mesmo a participação nesses atos foi limitada. Em meados de 2020, quando ocorreu o primeiro Breque dos APP's, estava praticando isolamento em minha residência, onde viviam mais 14 adultos e 3 crianças à época. A decisão coletiva de evitar saídas para a redução da chance de contágio pesou fortemente, fazendo com que a própria participação no Breque dos APP's tenha sido mais cuidadosa do que em um contexto não-pandêmico. A participação em encontros mais reduzidos dos grupos que organizam estes atos foi considerada - por ser uma aglomeração menor - com maior probabilidade. Mesmo assim, terminou por ser descartada.

A terceira frente acabou por ser a mais explorada, apesar de não poder ter sido realizada de maneira espaçada com a finalidade de encontrar transformações relacionadas à temporalidade, já que se utilizou a vacinação do pesquisador enquanto critério para mitigar a exposição de risco de contágio aos entrevistados. A ideia inicial era de começar a realizar entrevistas já no ano de 2020, mesmo que com um roteiro temporário, para ter tempo de me apropriar do campo e das questões relevantes e profícuas a serem abordadas em uma pesquisa. Esta dinâmica de entrevistas começou de fato apenas em julho de 2021.

Como exposto anteriormente, a pesquisa também possuía foco inicial nas lutas por reconhecimento jurídico dos entregadores. Se imaginava, a partir da literatura e da exposição midiática de uma série de figuras relacionadas a esta luta dos entregadores, que esta seria uma questão central na luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma, o que se mostrou falso. A constatação de que o "entregador comum" pouco conhecia ou se interessava pelas propostas de regulamentação do seu trabalho e que tampouco participava ou se interessava em participar de movimentos ou atos políticos relacionados a este debate, produziu um choque em uma pesquisa já em andamento.

Outro ponto que se transformou durante a pesquisa foi a dinâmica de amostragem. A princípio, a ideia era abordar entregadores-ciclistas nas ruas para entrevistá-los e em seguida pedir que recomendassem outros possíveis entrevistados para a pesquisa. Entretanto, poucas das entrevistas assim ocorreram, seja pelo fato de o entrevistado não recomendar outro entregador para ser entrevistado, seja porque os entregadores indicados não responderam ou não se dispuseram a participar da pesquisa.

Assim, se manteve a abordagem na rua, nos locais de descanso e espera por pedidos, onde os entregadores se encontram em grupos delimitados pela localização e por afinidade. Como os integrantes de um mesmo grupo de entregadores costumam ter visões comuns a respeito do trabalho, se escolheu variar o local da pesquisa e os grupos pesquisados, a fim de promover maior diversidade interna de sujeitos entrevistados. Durante a pesquisa, três locais foram os mais explorados: o Parcão, a Cidade Baixa e o Centro de Porto Alegre.

A pesquisa sociológica relacionada ao trabalho por plataformas no Brasil vem produzindo uma série de trabalhos acadêmicos em pelo menos três frentes que aqui serão denominadas de: quantitativos, teóricos e qualitativos. Entendemos que estas categorias não acarretam maior precisão, entretanto cabe defender que existe valor heurístico em fazê-lo, especialmente para localizar a presente pesquisa, objetivo deste argumento.

Os trabalhos quantitativos têm conseguido elucidar questões como: a carga horária média de um entregador por plataforma, a sua remuneração média, seu gênero, idade, escolaridade, etc. O trabalho teórico tem conseguido situar a plataformização do trabalho nacional em relação ao contexto internacional, ressaltando as especificidades da mediação tecnológica do trabalho em um país onde o trabalho precário já é a norma para grande parte da população. Já os trabalhos qualitativos têm sido fortemente centrados em figuras públicas relacionadas ao trabalho de entregas ou em recortes críticos específicos, configurando relevante peso a certos grupos dentro da grande categoria "entregador por plataforma".

Propomos aqui que esta centralidade dada a certas figuras e instituições produz um vazio científico em relação à compreensão acerca das lutas dos entregadores por plataforma. Na presente busca por preencher este vazio, entendemos que os sujeitos entrevistados deveriam ser tratados como "informadores privilegiados" (GUERRA, 2006, p.18), sem o recorte relacionado a figuras públicas ou possíveis expoentes políticos da luta política dos entregadores, dando centralidade ao sujeito que se poderia chamar de "entregador comum".

Feitas estas considerações, partimos para a descrição do campo e das técnicas de pesquisa que foram utilizadas para a realização desta pesquisa. O campo ocorreu na cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, durante os anos de 2020 e 2021. O recorte temporal se deu por este ser o período de realização do programa de mestrado. Cabe aqui o comentário de que o campo poderia ter começado apenas em 2021 - e parte relevante dele ocorreu apenas neste ano -, dada a situação pandêmica e todas as considerações já apresentadas sobre este fator.

Já a escolha por esta localidade se deu principalmente por questão de conveniência geográfica, por ser o meu local de residência à época da realização da dissertação. Entretanto, esta localidade apresenta outras vantagens relacionadas à pesquisa com entregadores-ciclistas por plataforma. A primeira é o fato de ser um grande centro urbano, fazendo com que o número de entregadores seja elevado e que, inclusive, entregadores de outros municípios próximos venham à cidade de Porto Alegre para realizar o seu trabalho.

A dimensão urbanística do município possibilita que exista mais de um grupo de entregadores, proporcionando uma diversidade que enriquece a prática da pesquisa social. É também em Porto Alegre que ocorrem as maiores manifestações e mobilizações de trabalhadores por plataforma no estado do Rio Grande do Sul, tornando-a a cidade referência na região neste quesito. Todas as manifestações observadas, os panfletos coletados e entrevistas realizadas ocorreram nos perímetros da cidade de Porto Alegre.

A coleta dos panfletos e a observação das manifestações ocorreram em espaços-tempo concomitantes. Sendo os panfletos resultados das manifestações, cabe explicitar o processo decisório e a abordagem tomada nestas. A escolha das manifestações leva em consideração duas variáveis: o risco sanitário imposto pela pandemia e a aparente relevância de dada manifestação. Ambas as variáveis carecem de critério plenamente objetivo na decisão final entre ir ou não observar uma certa manifestação, tornando esta decisão uma soma entre indicadores objetivos e minha percepção subjetiva da situação.

O fato de a pesquisa se desenrolar em um grande centro urbano também ajudou em relação à realização das entrevistas com os entregadores. Estes foram entrevistados com um recorte temporal flexível, já que diferentemente de manifestações políticas, que começam e acabam em um

espaço-tempo pré-determinado, o trabalho dos entregadores-ciclistas é composto por uma massa de trabalhadores que passam a maior parte dos seus dias nas ruas realizando entregas.

A distribuição das distintas técnicas e distintas fontes pode ser vista no Quadro 2. Foram utilizadas três técnicas distintas: a análise documental, as entrevistas semiestruturadas e as observações. O período de coletas traz tempos necessariamente mais amplos do que a coleta de fato. Além de se compreender que a coleta de dados não ocorre apenas no momento da coleta de fato, havendo toda uma parte preparatória antes de se ir a campo, deve-se atentar ao fato de que a temporalidade dentro desta coluna é expandida, já que não houve uma coleta de panfletos contínua entre o período indicado, por exemplo.

Quadro 2: Dados coletados

Técnica	Fonte	Período de Coleta	Quantidade
Análise documental	Panfletos	01.07.2020 - 11.09.2021	3 panfletos
Entrevistas semiestruturadas	Entregadores-ciclistas por plataforma	08.07.2021 - 05.10.2021	13 entrevistas presenciais e 1 por telefone
Observações	Manifestações políticas dos entregadores	01.07.2020 - 11.09.2021	3 manifestações

Fonte: Elaborado pelo autor, 2022.

Cada procedimento utilizado foi sendo transformado ao longo deste trabalho de realização do campo a partir de dificuldades, possibilidades e reflexões. Considerando a abordagem de incluir mais de uma técnica de pesquisa, passo a descrever a realização da produção de dados a partir de cada uma das fontes.

4.2.1 Os panfletos

O material coletado foram documentos produzidos e distribuídos por grupos políticos relacionados às manifestações promovidas por entregadores por plataforma. O critério para decidir quais panfletos seriam levados em consideração para a pesquisa foi o mais simples e direto possível: durante cada uma das manifestações observadas, receberia todo e qualquer panfleto que estivesse sendo distribuído.

Optei por analisar este material pois ele apresenta uma série de informações relevantes tanto sobre as manifestações quanto sobre os grupos que as organizam. Dois dos panfletos são diretamente relacionados a dias específicos de manifestações, um com o título "Paralisação dos APPS 1º de julho" e o outro "A partir de 11/set Greve Nacional Contra o Terrorismo dos APPs". Ambos tratam da convocação para as manifestações, além de explicitar as pautas e de apresentar um contato para que os trabalhadores interessados pudessem se somar à organização tanto das manifestações futuras quanto dos coletivos políticos de entregadores.

O terceiro panfleto diz respeito ao C.I.T.A, ou Coletivo Independente de Trabalhadores de APP. Este panfleto traz duas perguntas e as suas respostas. As perguntas são: "Quem somos?" e "Como nos organizamos?". Este panfleto me foi entregue em conjunto com o outro com o título "Paralisação dos APPS 1º de julho".

Os panfletos por si só podem parecer trazer informações com o viés de apenas uma parcela dos grupos políticos ali presentes. Entretanto, como pude observar a partir das manifestações, a organização política dos entregadores em Porto Alegre é bastante restrita, tanto em quantidade de participantes quanto em quantidade de grupos organizados. Assim, estes acabam por corresponder quase como um material de apoio aos dados produzidos a partir das manifestações, já que os panfletos não deixam de ser uma síntese das ideias que o grupo que os fez busca disseminar.

4.2.2 As manifestações

Manifestações políticas de entregadores por plataforma ocorrem há alguns anos no Brasil. A estratégia comum das empresas-aplicativo em tornar o trabalho extremamente atrativo em um primeiro momento para depois precarizá-lo em seguida faz com que a revolta seja uma consequência lógica de um trabalhador que agora se vê dependente do trabalho proporcionado pela plataforma e lida com a precarização da sua ocupação.

As manifestações de entregadores por plataforma anteriores ao Breque dos APP's se caracterizavam por serem pequenas e localizadas. Muitas vezes estas tratavam de questões mais específicas, como algum descaso das empresas com algum trabalhador da região, sem levar necessariamente em conta disputas de remuneração ou de regulamentação do trabalho de entregas por plataforma.

Assim, o Breque dos APP's possui um apelo especial dentro do ocorrido até então, justamente pela promessa de serem manifestações grandiosas, internacionais e focadas justamente nestas questões estruturantes do trabalho. No Breque dos APP's foi feita a observação de uma série de características: a quantidade de pessoas, quais grupos políticos estavam participando, quem

estava em posição de fala e decisão, qual a distribuição espacial entre os distintos grupos ali presentes. Cada uma destas foi descrita através do celular, em áudios que enviei em um grupo de WhatsApp sem qualquer outra pessoa e depois armazenados na nuvem.

A participação nas manifestações se deu de maneira ativa, sendo estes momentos em que os ideais do pesquisador e a execução da pesquisa se mesclam. Entretanto, aqui não se entende esta dinâmica como problemática, já que nenhuma das manifestações foi efetivamente grande em quantidade de participantes e mais deslocada seria a participação visando algum tipo de neutralidade inalcançável.

4.2.3 Os entregadores

A escolha por trabalhar com entregadores-ciclistas por plataforma não foi feita por acaso ou por gosto. O entregador-ciclista por plataforma, na visão deste trabalho, é o sujeito arquetípico do processo de plataformação do trabalho: ele é amador, sem direitos, trabalha extensas cargas-horárias, acessa com facilidade este trabalho e, também por isso, o realiza de forma precária. Desta forma o entregador-ciclista talvez represente mais do que apenas o jovem negro pedalando uma bicicleta alugada e carregando uma caixa de isopor nas costas, mas sirva enquanto tipo-ideal de todo o processo de transformação estrutural que culmina na sociedade das plataformas.

O roteiro de entrevistas semi-estruturado foi pensado para a realização de entrevistas em profundidade, contendo elementos biográficos da história de vida dos entrevistados até o seu entendimento de representações coletivas acerca da relação entre a temática do trabalho enquanto entregador-ciclista por plataformas e a temática do reconhecimento intersubjetivo. Segundo Guerra (2006), uma entrevista em profundidade exige do sujeito entrevistado "[...] um processo de totalização através do qual procurará dar consistência a racionalidades dispersas, estratégias flutuantes e temporais, enfim, à sua vida tal como ele a concebe neste momento" (GUERRA, 2006, p.19), sendo que esta racionalidade "[...] é encontrada exatamente *ex post*, no momento da narração; aí, os elementos que na altura pareciam dispersos e as racionalidades que no momento emergiram como espontâneas estruturam-se num todo coerente que amarra o fio condutor de múltiplas decisões e acções" (GUERRA, 2006, p.19).

Para realizar tal objetivo, foi formulada uma trama entre os eixos sujeito-estrutura e trabalho-reconhecimento, que perpassa sete dimensões, a saber, Trabalho, Remuneração, Tempo, Condições de Trabalho, Socialização para o Trabalho, Reconhecimento e Regulamentação. As quatro primeiras se dedicam mais à localização do indivíduo na estrutura do trabalho por

plataformas, já as três seguintes visam trazer luz especialmente à dinâmica do reconhecimento intersubjetivo e a sua relação com este trabalho.

Foram realizadas 14 entrevistas com entregadores-ciclistas por plataforma que trabalham dentro do perímetro da cidade de Porto Alegre, sendo as duas primeiras exploratórias. Treze destas entrevistas foram realizadas presencialmente e uma através de ligação telefônica. Treze das entrevistas foram realizadas com sujeitos dentro da categoria "entregador comum" e uma foi realizada com um entregador que também é liderança de um grupo político que esteve na organização das manifestações das quais participei.

Há um recorte de gênero muito gritante na pesquisa: todos os entrevistados são homens. Apesar do fato de que em torno de 95% dos entregadores por plataforma serem homens (LAPA, 2021), gostaria de ter entrevistado alguma entregadora-ciclista por plataforma para compreender o impacto do marcador social "gênero" na dinâmica do reconhecimento aqui abordada. Durante a realização do campo foram encontradas algumas entregadoras-ciclistas, entretanto estas estavam em movimento e se entendeu que seria um constrangimento à pessoa ir atrás dela de bicicleta.

Apesar desta falta de entregadoras entrevistadas, buscou-se alcançar uma representatividade social, baseada em diversificação interna e com o objetivo final de se chegar a uma saturação. Algumas referências (GUERRA, 2006) indicam que a saturação - mesmo se tratando de um determinado grupo social - seria alcançada com uma quantidade de em torno de 30 entrevistas, o que seria mais que o dobro da quantidade de entrevistas realizadas. Entretanto, a partir da sexta entrevista percebi que já conseguia antecipar mentalmente certas respostas dos entrevistados.

A maior parte das abordagens foi feita diretamente na rua, abordando os entregadores e contando brevemente a minha história com o trabalho de entregas por plataforma e os objetivos da pesquisa. Neste primeiro momento também foi requisitada a autorização dos entrevistados para a realização das entrevistas e lhes foi informado que todo o processo seria anônimo, lembrando que não perguntei o nome após o início da gravação.

Das entrevistas foram tiradas algumas observações e categorizações acerca dos entregadores-ciclistas por plataforma. Já a primeira entrevista exploratória despertou uma reflexão relevante em relação ao método quando se pesquisa entregadores-ciclistas por plataforma - e acredito que também possui sentido em relação ao trabalho de motoboys. Ao explicar a forma como os grupos de entregadores se formam e se mantêm, o entrevistado reforça diversas vezes que a afinidade é um elemento central. A partir desta proposição, pode-se pensar como obter diversidade interna na pesquisa com entregadores, evitando ficar preso em um mesmo grupo, com histórias, gostos e abordagem em relação ao trabalho semelhantes.

Pode-se dizer que existem ao menos duas formas como os entregadores-ciclistas por plataforma se relacionam com o seu trabalho, uma solitária e outra em pequenos grupos. Por ser um trabalho no qual não se precisa entrar em contato com qualquer outro entregador, alguns optam por não buscar a constituição de vínculos com outros entregadores, nem estar com estes em momentos de intervalo ou descanso. Estes trabalhadores serão aqui referidos como entregadores solitários, constituindo um grupo a parte do trabalhado na pesquisa.

Outra forma de se relacionar com os companheiros de trabalho é a formação de pequenos grupos. Esta parece ser a abordagem mais recorrente, na qual os entregadores se unem em grupos que não costumam ultrapassar dez indivíduos em locais abertos e próximos a restaurantes, mercados ou bairros onde exista um elevado número de pedidos. São desta categoria os entregadores-ciclistas entrevistados para esta pesquisa. Cada um destes grupos é um universo próprio, um espaço de socialização intenso, no qual os seus membros interagem cotidianamente e por longos períodos, podendo se estender ao âmbito virtual através dos grupos de WhatsApp. Existem ao menos dois critérios que constituem a afinidade e consequente constituição de um grupo de entregadores, a saber, vínculos afetivos e abordagem ao trabalho.

Honneth (2009) define o amor como a base do reconhecimento intersubjetivo, fazendo com que a constituição de vínculos afetivos seja um critério fundamental em qualquer espaço de trabalho, sendo especialmente relevante em trabalhos nos quais a jornada pode facilmente exceder dez horas diárias - como é o caso dos entregadores-ciclistas por aplicativo. Se soma a isto a questão da solidariedade, fundamental na execução de um trabalho tão precarizado. Dada a falta de apoio das empresas-aplicativo, qualquer necessidade extraordinária é suprida por dinâmicas de apoio mútuo entre os entregadores. Isto se observa diversas vezes em histórias envolvendo câmaras furadas, acidentes e erros nos pedidos.

Já a questão da abordagem ao trabalho está relacionada à distinção feita pelos entregadores entre aqueles que levam o trabalho com "seriedade" e aqueles que levam como "bagunça". A ideia de "seriedade" serve para definir aqueles trabalhadores que buscam ser pontuais, bem vestidos e responsáveis, sendo o entendimento acerca de como seria um entregador pontual, bem vestido e responsável uma formulação realizada pelos entregadores. Ao que parece, este entregador "sério" chega ao trabalho algumas horas antes dos horários de pico, trabalha entre 6 e 7 dias por semana, veste roupas aparentemente limpas e passadas e não pratica qualquer tipo de contravenção em relação aos pedidos, como comer os lanches, por exemplo. Já o entregador "bagunceiro" seria o oposto deste, geralmente vinculado ao trabalhador mais jovem.

A isto se soma o fato de que parece existir uma identificação do trabalhador com o espaço onde se encontram estes pequenos grupos. O grupo que fica no Parcão, no nobre bairro Moinhos de

Vento, mantém performance e estética que se mescla com o espaço, sendo os entregadores mais silenciosos que em outros espaços e vestidos como que em um traje de gala cotidiana, com roupas bem passadas, íntegras e semelhantes às dos transeuntes que por ali caminham. Até as suas bicicletas parecem corresponder à expectativa ordeira do espaço. Em oposição a este grupo, o que se encontra na rua Lima e Silva, no boêmio bairro Cidade Baixa, chega ao ponto de encontro com suas caixas de som ligadas, roupas propositalmente rasgadas, falam em tom mais alto, muitos fumando seus cigarros.

Para a minha surpresa, a maioria dos entregadores abordados concordou em participar da pesquisa. É nítida a diferença na abertura dos entregadores em participar das entrevistas quando relato que já trabalhei com entregas por plataforma. Este é um fator que percebo desde que comecei a pesquisar entregadores-ciclistas por plataforma, que também parece alterar o conteúdo das respostas, muitas vezes preenchidas com referências comuns de dificuldades e momentos enfrentados durante o trabalho de entregas.

Após este momento inicial de abordagem, aviso aos entregadores que não é necessário desligar os seus aplicativos, sendo incentivado que aceitem pedidos caso estes venham a ser oferecidos no decorrer da entrevista. Apesar de os períodos escolhidos para as entrevistas serem os de baixa oferta de serviço, apenas em um caso o entrevistado recebe um pedido durante a entrevista. Neste caso específico, reiterei ao entregador a sua liberdade em aceitar o pedido, sendo este aceito apenas na terceira vez em que tocou no celular do entregador. Trocamos contato e marcamos a entrevista para o dia seguinte, começando do zero já que havia sido interrompida com em torno de 5 minutos de duração.

A solução ali construída parece ser uma abordagem promissora: como somente é possível realizar uma entrevista sem interrupções em horários de baixa de corridas e que muitos entregadores passam o dia inteiro na rua, fez sentido que trocássemos contato e combinássemos de nos encontrar mais tarde, próximo às 15h, quando seria mais improvável qualquer interrupção. Apesar de aparentemente evidente, esta abordagem proporciona a possibilidade do pesquisador de ir ao encontro de entregadores em horário de pico, não para entrevistá-los, mas para conseguir o seu contato e realizar a entrevista em algum momento mais propício.

Todas as entrevistas foram gravadas em um telefone celular, inclusive a entrevista realizada por telefone, que foi feita com o *viva voz* ativado e um outro telefone celular ao lado gravando. Foi utilizado o aplicativo próprio do telefone, onde também se organizaram as entrevistas numericamente. Imediatamente após a gravação das entrevistas, estas foram enviadas para uma pasta na nuvem, a fim de evitar que um estrago no celular comprometesse o acesso ao material. Por

serem realizadas na rua, as entrevistas possuem qualidade de áudio longe do ideal, mas tampouco são inaudíveis.

A duração das entrevistas variou entre 13 minutos e 20 segundos e 1 hora 7 minutos e 9 segundos. A duração média ficou em torno de 40 minutos, tempo este que pareceu o mais profícuo, tendo as entrevistas mais proveitosas uma dimensão semelhante. O espaço e o tempo parecem determinar a duração de uma entrevista a partir do horário - alta ou baixa de pedidos - e da companhia ali presente. Muitas entrevistas foram realizadas com outros entregadores no entorno, o que traz a sua riqueza nas interações mas também coloca um certo tipo de pressão no entregador entrevistado, que pode sentir desejo de estar interagindo livremente com o grupo ou de não se expor demasiadamente em frente aos outros.

Já a personalidade de cada um dos entregadores entrevistados também faz com que a duração e o conteúdo das entrevistas tenham as suas nuances. Alguns entregadores são sucintos e mais tímidos, dando respostas curtas e objetivas, apenas aprofundando quando requisitados para tal. Outros são mais extrovertidos e se apropriam da entrevista, aproveitando o grau de abertura das perguntas para desenvolver questões que lhes fossem de maior interesse. Estes casos foram permitidos e até incentivados, exceto quando o assunto saía completamente da temática ou ficava girando em círculos em um mesmo tópico, sendo, nestes casos, interrompidos com a próxima questão do roteiro.

A interação com alguns dos entrevistados ocorreu diversas vezes, seja porque estavam sempre nos mesmos locais ou porque se identificaram mais comigo e com a pesquisa, criando uma relação com um pouco mais de profundidade. As interações para além do momento da entrevista não foram sistematizadas rigorosamente, mas os episódios mais relevantes foram anotados em conjunto com o documento da transcrição das entrevistas,

As transcrições foram todas realizadas por mim, em documento de texto na nuvem. Para além da transcrição pura das palavras, foi escrito um pequeno texto introdutório da situação, trazendo destaques à tona e registrando as interações fora do momento da entrevista. Para além disto foi dividido um trecho inicial para o perfil de cada um dos entrevistados e foram feitas anotações em falas interpretadas como relevantes ou que trouxeram algum tipo de reflexão.

4.3 A ANÁLISE DOS DADOS

A partir dos dados produzidos, a fim de responder à pergunta central sobre como se constitui a luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por aplicativo, considera-se como dimensões

relevantes as três esferas do reconhecimento propostas por Honneth (2009), o amor, o direito e a solidariedade. Dado que as dinâmicas da luta por reconhecimento dizem respeito ao grupo social observado e que a categoria "entregadores-ciclistas por plataforma" não é plenamente homogênea, cada uma destas dimensões acabou por ser expressa de maneira distinta em cada uma das técnicas aplicadas, sendo o conteúdo das entrevistas com os "entregadores comuns" o cerne analítico deste trabalho.

A transformação imposta pelo campo no desenvolvimento desta pesquisa tornou a análise dos panfletos e das observações-participantes nas manifestações quase como um material complementar às entrevistas semiestruturadas. Cada um destes objetos de análise criou condições comparativas e, mais do que isto, uma noção ampla da dinâmica da luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma, fazendo com que a análise das entrevistas somente seja possível da forma como foi em função do entendimento trazido tanto pelos panfletos quanto pelas manifestações. Assim, apesar de aqui apresentar o argumento de que o cerne do trabalho são as entrevistas, não existe o trabalho sem as demais fontes, fazendo com que também participem do fundamento da análise aqui realizada.

Todas as entrevistas e as anotações do campo foram transcritas em documentos digitais, armazenados no serviço de armazenamento em nuvem Google Drive. No caso específico dos panfletos - material físico -, foi feita uma digitalização e conversão destes em imagens, que serão apresentadas na íntegra posteriormente. Tanto a transcrição, quanto anotações e codificações do material foram feitas nos documentos digitais e, posteriormente, organizadas em tabelas para a melhor distinção do material produzido e facilitação da análise.

Para a análise dos dados foi realizada uma análise de discurso a partir da utilização das categorias já calcadas no marco teórico, a saber, o amor, o direito e a solidariedade. Guerra (2006) propõe uma análise de discurso sempre relacionada à dinâmica do reconhecimento, afirmando que "Não estamos perante indivíduos isolados pelo individualismo metodológico, mas perante actores que agem tendo em conta a percepção dos outros e balizados por constrangimentos sociais que definem intencionalidades complexas e interactivas." (GUERRA, 2006, p.9). Desta forma, "[...] é pela linguagem que o social toma forma, e é pela palavra que os sujeitos se socializam e se apropriam das formas de vida social." (GUERRA, 2006, p.32)

A sequência prática deste argumento é que "O centro da análise é a categorização social acionada por uma narração que permite ao sujeito estruturar o sentido do mundo social e o seu lugar nesse mundo e que torna possíveis as suas apropriações e interpretação metódicas pelo investigador." (GUERRA, 2006, p.32). Partindo das três esferas do reconhecimento de Honneth, coube localizar cada uma destas no discurso dos entregadores-ciclistas entrevistados. Para tal, se

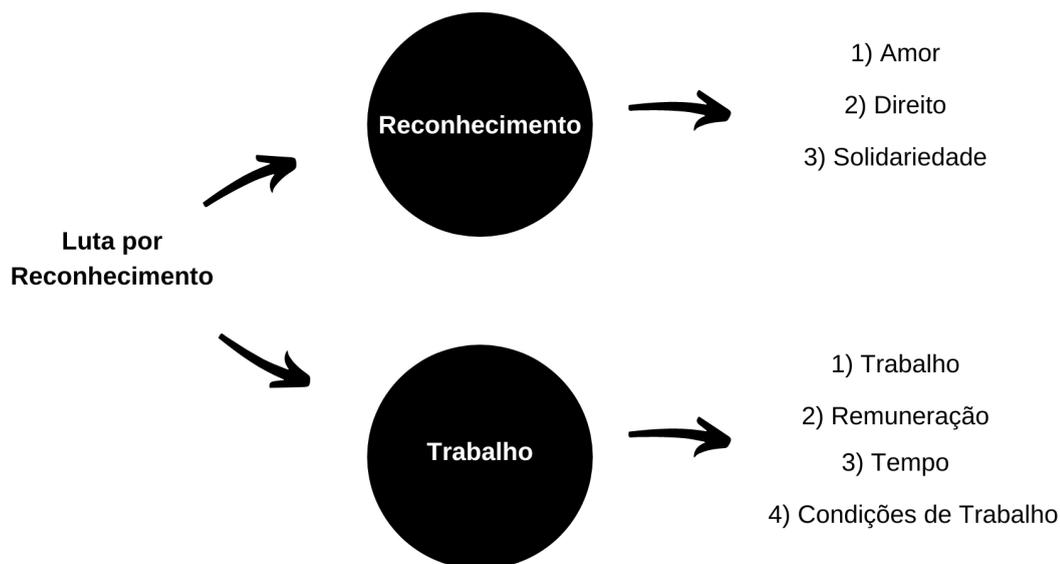
entendeu que não bastava partir diretamente das questões relacionadas à dinâmica do reconhecimento em si, mas antes seria necessário compreender de forma mais ampla como se dá o trabalho dos entregadores-ciclistas por plataforma.

Das sete dimensões abordadas a partir do roteiro de entrevistas, as quatro primeiras, a saber, Trabalho, Remuneração, Tempo e Condições de Trabalho, foram diretamente relacionadas a compreender de que maneira cada sujeito estava inserido no trabalho de entregas por plataformas, apreendendo questões como a sua carga horária, sua remuneração, há quanto tempo realiza o trabalho, etc. Estas foram denominadas de eixo trabalho, por buscarem justamente os efeitos estruturais do trabalho plataformizado em cada um dos sujeitos entrevistados.

Já o segundo eixo foi denominado reconhecimento, visando explicitar os efeitos do trabalho na dinâmica de reconhecimento e que tipos de luta por reconhecimento esta relação suscita. Foram abordadas três dimensões distintas, a saber, Socialização para o Trabalho, Reconhecimento e Regulamentação. Dentro das dimensões certas questões se misturam, buscando uma não-linearidade no roteiro de entrevistas com o objetivo de mesclar questões relacionadas ao reconhecimento, já que as esferas do reconhecimento culminam por se inter-relacionar.

Assim, partimos de uma esquematização hierarquicamente organizada para esquematizar o processo analítico referente aos dados produzidos na pesquisa. Visando apreender o conceito central de luta por reconhecimento, este é desmembrado em dois sub-níveis, 1) reconhecimento e 2) trabalho. O subnível reconhecimento é composto pelas três esferas do reconhecimento: amor, direito e solidariedade. Já o subnível trabalho é composto pelas dimensões Trabalho, Remuneração, Tempo e Condições de Trabalho. Esta divisão está representada no esquema abaixo:

Figura 1 – Esquematização analítica geral



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022.

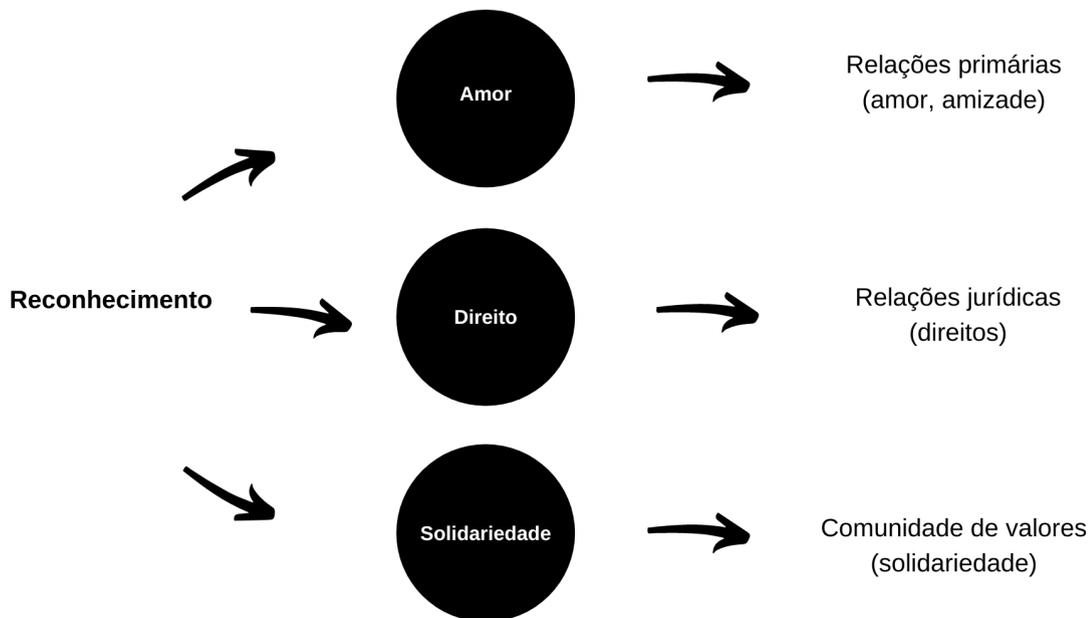
Toda luta por reconhecimento parte de um contexto relacionado a um determinado grupo social desrespeitado (HONNETH, 2009). O eixo trabalho aborda justamente este ponto. Aqui foi realizada uma delimitação quantitativa com uma finalidade de facilitar a exposição dos dados produzidos, muitos dos quais consideravelmente objetivos, como carga horária, remuneração ou tempo que o entrevistado trabalha como entregador-ciclista por plataforma. Questões de âmbito mais subjetivo também são abordadas neste ponto, dado que é na experiência de desrespeito vivenciada pelo sujeito integrante de um determinado grupo social que se encontra o âmago da luta por reconhecimento.

Para melhor apresentar quem são os trabalhadores entrevistados, foi realizada a construção de gráficos e tabelas através da linguagem de programação Python a partir do notebook Colaboratory. Para a realização de tal tarefa foram utilizados o perfil dos entrevistados e os dados quantitativos produzidos no eixo trabalho. Estes foram processados a partir dos pacotes Pandas, Seaborn e Matplotlib, possibilitando a criação e manipulação de gráficos e tabelas relacionadas aos dados anteriormente organizados em uma tabela de Excel, posteriormente salva e exportada como arquivo em formato .csv ao Colaboratory. Já a exposição em forma de mapa foi realizada a partir do Google My Maps.

Em conjunto ao contexto está a dinâmica do reconhecimento propriamente dita. O reconhecimento - ou a sua ausência - se manifesta em situações cotidianas vivenciadas por cada sujeito, sendo possível apreender de maneira empírica a presença - ou não - do reconhecimento em

um determinado sujeito ou grupo social. Esta não é, evidentemente, uma medida objetiva e quantificável; não é possível encarar o reconhecimento como uma variável quantitativa contínua. Entretanto, é possível discernir situações de desrespeito (HONNETH, 2009), tornando cada uma das esferas do reconhecimento verificáveis de maneira qualitativa a partir das vivências dos sujeitos entrevistados. Assim, podemos complexificar o eixo reconhecimento apresentado anteriormente para que tome a seguinte forma:

Figura 2 – Esquematização analítica reconhecimento



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022.

Cada uma das três esferas do reconhecimento é baseada na realidade vivida por sujeitos nas suas relações intersubjetivas. Assim, o amor pode ser apreendido a partir das relações primárias de amor e amizade, o direito pode ser mensurado a partir da existência - ou não - de direitos a um determinado grupo social e a solidariedade se manifesta a partir da constituição de comunidades de valores.

Foi a partir da observação e transcrição da realidade social em códigos pertencentes a cada uma destas categorias que se deu a análise acerca da luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma. Durante a transcrição de cada uma das entrevistas realizadas foi feita uma categorização das falas dos entrevistados, visando localizá-las dentro do esquema analítico apresentado. Isto não ocorreu de maneira totalmente linear durante as entrevistas, mesmo que o roteiro tenha sido pensado para abordar cada dimensão do reconhecimento em um bloco específico de perguntas.

Assim se produziu uma quantidade considerável de dados a partir das vivências de cada um dos entrevistados. Cada uma dessas é ao mesmo tempo pessoal e coletiva, já que as especificidades relatadas por cada entregador estão imersas em sentimentos e experiências comuns a todos. É justamente a partir desta organização e análise de dados que nos leva ao capítulo de discussão baseado em todo o material produzido durante a pesquisa.

5 A LUTA POR RECONHECIMENTO NA SOCIEDADE DAS PLATAFORMAS

Até o presente momento se fez possível apreender que o trabalho dos entregadores-ciclistas por plataforma é permeado por uma diversidade de situações de desrespeito. Também se argumentou que destas situações surgem reações, as lutas por reconhecimento advindas destes trabalhadores. Se a literatura científica e a divulgação midiática se concentram nas manifestações e em lideranças de movimentos sociais relacionados ao trabalho de entregas por plataformas, neste capítulo cabe apresentar a luta por reconhecimento que ultrapassa estas esferas, a luta por reconhecimento vivida pelo entregador comum em seu cotidiano.

Para realizar tal objetivo, será primeiramente apresentado o eixo trabalho da pesquisa. A finalidade disto é demonstrar as condições de trabalho sob as quais atuam os entrevistados através das categorias apresentadas anteriormente. Esta discussão irá situar esses entregadores de maneira a que se visualize a sua localização em relação aos dados trazidos no capítulo sobre o trabalho de entregas por plataformas. Isto será feito a partir da sistematização do perfil dos entrevistados e de questões como carga horária semanal média e a remuneração mensal.

Em sequência será desenvolvido o eixo reconhecimento, relacionando-o ao eixo trabalho. Aqui serão expostas as relações entre as lutas por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma e as três esferas do reconhecimento. Serão trazidos trechos das entrevistas, além de elementos a partir das manifestações observadas e dos panfletos analisados. O objetivo final é demonstrar como se desenvolve a luta por reconhecimento no cotidiano destes trabalhadores.

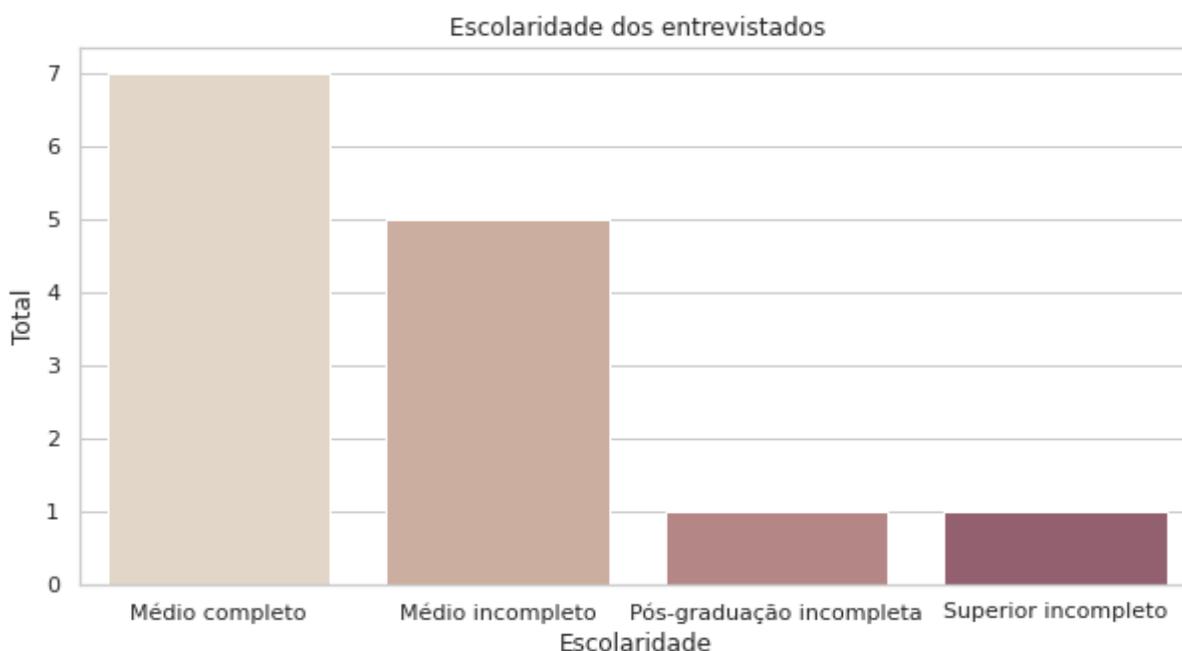
5.1 OS ENTREGADORES-CICLISTAS POR PLATAFORMA EM PORTO ALEGRE: QUEM FORAM OS ENTREVISTADOS?

Em cada uma das 14 entrevistas realizadas foram feitas perguntas relacionadas ao perfil de cada um dos entregadores-ciclistas. Este perfil contou com a idade, o estado civil, o gênero, a raça, a escolaridade e o local de residência, sendo todos estes dados produzidos a partir de autodeclarações.

Para a exposição dos dados, foi dado a cada um dos entrevistados um nome fictício, sendo feita a escolha por uma ordenação alfabética. Por exemplo, o primeiro entrevistado será referido por Arthur, 54 anos, o segundo por Bruno, 28 anos e o terceiro por Carlos, 31 anos, seguindo até Nathan, 26 anos, o último entrevistado.

5.1.1 Escolaridade dos entrevistados

Gráfico 5 - Escolaridade dos entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022.

É possível observar no Gráfico 5 que todos os entrevistados terminaram o ensino fundamental, mas que 5 (35,7%) destes não chegaram a concluir o ensino médio. Os 9 (64,3%) restantes finalizaram o ensino médio, tendo apenas um dos entrevistados concluído um curso de ensino superior. Assim, o perfil dos entrevistados se encaixa no perfil nacional dos entregadores por plataforma apresentados no segundo capítulo.

O entrevistado com a pós-graduação incompleta está cursando um mestrado, sendo uma exceção em relação à escolaridade média nacional dos entregadores por plataforma. Este entrevistado é o único que participa ativamente de movimentos sociais relacionados aos entregadores por plataforma, tendo participado de maneira relevante nas manifestações políticas observadas. Sobre a relação entre seus estudos e o trabalho com entregas por plataformas, conta que:

É, mas eu sinto que às vezes a gente também se ilude, né? Eu, por exemplo, fiquei nesse mesmo lance de: ah, não vou cair de cabeça demais nisso porque eu sou professor de história, entendeu? Eu vou conseguir um trampo daqui a pouco... e foi... mandando currículo aqui, fazendo entrevista... e nunca ia, tá ligado? Isso já vai fechar daqui a pouco 2 anos. Passei no processo de mestrado mas não consegui a bolsa, né? Todo esse processo de corte dentro da universidade... e aí o que me resta é isso: ou eu caio de cabeça ou não tem

outra coisa! Não tem muita alternativa! Porque existem outros empregos, tá ligado? E a galera tá ligada que existem outros empregos... só que a condição tá tão ruim nos outros empregos também, que o cara prefere pelo menos ter o pingão de liberdade que tem esse tipo de trampo, assim, que tu tá na rua, de saber que eu posso tá agora contigo trocando uma ideia no meio da tarde, tá ligado? São coisas que não são tão pequenas no fim das contas. Porque tu vai ganhar a mesma coisa! Hoje na bike eu trabalho pra fazer no mês aí em torno de 1200, num mês bom consigo fazer 1500 reais. Mas a minha meta pra eu poder fechar as minhas contas do mês é fazer 1200 reais. Cara, os empregos que surgiram pra mim, de outras oportunidades... trabalhar de garçom, trabalhar de entregador do Mercado Livre... outras paradas assim, não pagam isso! Então o cara se fode, tá ligado? Eu sei que se eu ficar doente ou se eu pegar um monte de dias de chuva... ou eu vou ter que trabalhar na chuva ou eu vou ter que dar um outro jeito... só que de alguma forma ou outra o cara sabe que, por enquanto, é a única batalha que o cara tem condições de fazer. (Nathan, 26 anos)

Pode-se daí levantar elementos relevantes para se compreender o trabalho de entregas por plataformas. Apesar deste entrevistado ser um caso à parte em termos de nível de educação formal, a ideia de que o trabalho enquanto entregador-ciclista seria a melhor - e por vezes entendida como única - alternativa possível é recorrente entre os entrevistados, afetados tanto pelo contexto pandêmico quanto pela crise econômica e a sua consequente redução nas oportunidades. Inácio, 48 anos relata que:

Cara... já faz uns três anos, já [que trabalha com entregas]... mas não tava assim direto, direto, né? agora eu tô mais direto. Mas já tô afim de querer correr... eu trabalho com reforma, né, cara? Tá meio parado... tá meio parado... aí tô fazendo os aplicativos pra tirar uma mixaria, né? É um meio pra o cara poder ganhar um troquinho... porque não dá! Ficar em casa tu não vai arrumar nada, só vai arrumar gasto, entendeu? É só eu e a nêga véia... então o cara tem que correr atrás, né meu! E eu tenho pensão pra pagar, né... tenho um guri de 14 anos. Isso aí dá cadeia, né? (Inácio, 48 anos)

Em outro momento conta que:

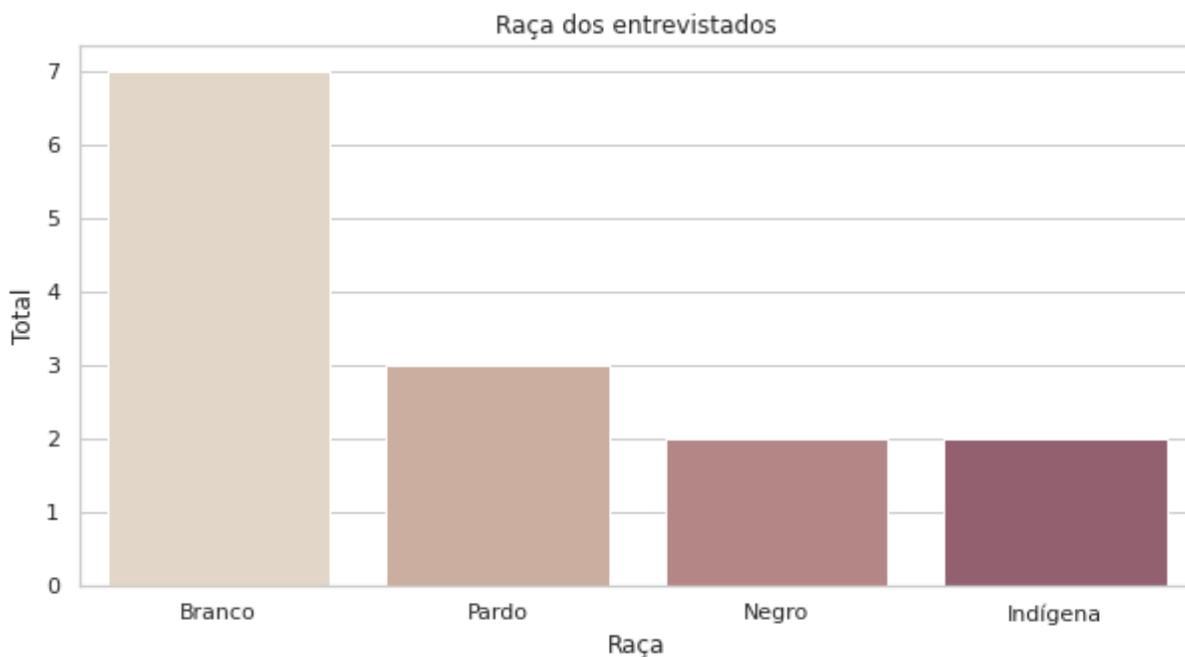
Eu tinha empresa, tive que fechar! No ramo, na área da construção civil... cara... eu já trabalho há quase 10 anos! Pra tu ver que me afetou o bagulho! Eu tinha 24 funcionários! Eu tive que dispensar todo mundo... alguns negócio ali de firma, alguns eu encaminhei pra conhecidos, entendeu? E eu fiquei pra trás, né? Que eu, no meu ramo, no mercado, eu não... eu tô muito tempo fora do mercado, né cara... então pra mim pegar uma carteira assinada, fica complicado... como meu trabalho é autônomo, entendeu? Claro que corri atrás pra pegar um trabalho de carteira assinada... mas ninguém quis me dar, entendeu? Olha pra minha cara e diz assim: ah, tu não tem condições de trabalhar! O senhor não tem mais idade pra isso, entendeu? (Inácio, 48 anos)

Estas trajetórias para o trabalho de entregas por plataformas é um aprofundamento do que ocorreu entre 2018 e 2020, anos de grande aumento de entregadores-ciclistas por plataforma. Os relatos de entregadores nos anos de 2018 e 2019 eram de pessoas largando trabalhos insatisfatórios para buscar uma melhor qualidade de vida a partir do trabalho de entregas (WEISS, 2019). Hoje isto parece se manter, com a diferença de que agora há um aprofundamento na falta de acesso ao trabalho desejado ou compatível com a formação e experiência do trabalhador. Quando um diploma universitário não garante acesso ao trabalho, somado ainda um contexto de pandemia, e as

condições econômicas impõem falência a empreendimentos, o que resta é o trabalho para as plataformas, especialmente o trabalho enquanto entregador-ciclista, de mais fácil acesso que o trabalho de entregas através de motocicletas.

5.1.2 Raça dos entrevistados

Gráfico 6 - Raça dos entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022.

Na busca por descrever o perfil dos entregadores por plataforma no Brasil, Abílio et. al. (2020) expõem que "Quanto à cor ou raça, 39,9% se identificaram como branco; 44% como pardo; 14,8% como negro; e 1% como indígena." (ABÍLIO et al., 2020, p.6). Em comparação ao perfil dos entrevistados, pode-se perceber uma quantidade relativa elevada de trabalhadores autodeclarados brancos e indígenas.

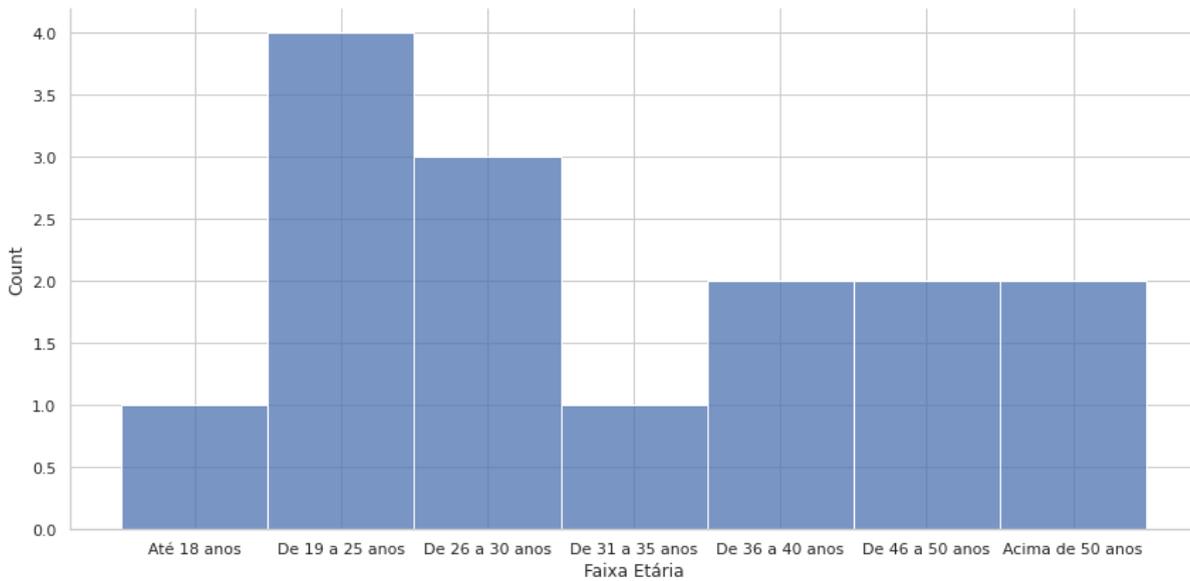
Cabe aqui pontuar algumas dificuldades e possíveis imprecisões nesses dados. O primeiro ponto é que um dos entrevistados autodeclarados indígenas responde que é "índio, meio pardo" (Bruno, 28 anos). Tomou-se a decisão de considerá-lo como indígena, pela ordem em que se expressou quando questionado sobre a sua raça. Assim, pode-se considerar esta resposta como dúbia, entendendo também que a própria categoria pardo faz parte de uma complexa definição racial do país.

Deste fato surge a segunda ponderação referente ao tópico. Ao se entender que o Brasil é um país afetado por uma extrema segregação racial, somado ao fato de o sul do país estar permeado por

um imaginário branco, as próprias categorias raciais em uma pesquisa podem ter um peso maior para se compreender o processo de autodeclaração do que de fato um entendimento sobre qual seria a raça de um indivíduo. Se torna evidente o quão complexa é esta discussão ao momento que pelo menos dois terços dos entrevistados pararam para refletir sobre qual resposta dariam à questão.

5.1.3 Idade dos entrevistados

Gráfico 7 - Idade dos entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor, 2022.

Para melhor se visualizar a idade dos entrevistados, suas idades foram agrupadas em faixas etárias idênticas à da pesquisa realizada pelo IBGE (BRASIL, 2020). A maior parte dos entrevistados se encontrava no momento da entrevista com 30 anos ou menos de idade. O mais novo dos entrevistados possuía 17 anos, sendo o único menor de idade a ser entrevistado. Supostamente os entregadores por plataforma devem ser maiores de idade, sendo este fator um filtro na possibilidade da criação das suas contas nos aplicativos. Entretanto, assim como diversos outros jovens, Heitor, 17 anos - o entrevistado menor de idade - explica com tranquilidade o seu processo para conseguir trabalhar com entregas:

Meu irmão tinha começado o cadastro, daí ele foi um dia e não quis ir mais! Daí eu: bah, me dá pra mim que eu faço! Daí comecei a fazer, gostei, dá dinheiro... e é bom também, né! O cara faz o horário... se aparecer alguma coisa eu posso sair, resolver... [...] teve uma vez que bloqueou... daí desbloqueou, bloqueou de novo... daí eu peguei o nome de um bruxo meu e fiz com meu rosto! Não tô mais na do meu irmão... (Heitor, 17 anos)

Ao começar com a conta de seu irmão, acabou por ser denunciado e bloqueado no aplicativo, provavelmente por iniciativa de algum cliente que percebeu a distinção entre a foto apresentada no aplicativo e o rosto do entregador no momento da entrega. Entretanto, Heitor, 17 anos, simplesmente pediu para um conhecido maior de idade que criasse uma conta e colocasse a foto de Heitor, possibilitando, assim, burlar qualquer suspeita imediata. O sistema instituído pelos aplicativos termina por ser uma mera cortina de fumaça em relação à prevenção ao trabalho infantil, aparentemente sem qualquer pretensão de mudança, já que o sistema de verificação segue praticamente o mesmo de quatro anos atrás.

Outro ponto a ser destacado aqui é a presença de quatro entregadores acima dos 46 anos, sendo dois destes maiores de 50 anos. O entrevistado de idade mais avançada estava com 54 anos no momento da entrevista. Assim como o outro entrevistado maior de 50 anos de idade, este conta que sempre pedalou e se orgulhava de ter mais resistência que muitos entregadores mais jovens:

Fica tranquilo porque eu tô acostumado! Minha diferença do resto da gurizada, do pessoal... eu tô com 54 anos, comecei a andar de bicicleta devia ter 8 anos! Eu sempre andei de bicicleta. Eu sou daquela turma da pista de skate... eu pulava de barra forte ali, por cima das tela tudo! Na época que eu morava aqui, eu morava aqui na Aureliano... saía da Aureliano.. ia toda a usina do gasômetro, ia lá pro aeroporto... voltava pela Ipiranga... então eu sempre andei de bicicleta, e os guri, não! Então pra mim é... eu tô acostumado... então eu não canso... então os guri, alguns cansam... (Arthur, 54 anos)

Gustavo, com seus 52 anos, conta um relato bastante semelhante:

Eu como eu tenho meu fixo... como eu disse... é uma renda extra e tô fazendo porque eu gosto muito de pedalar... sempre pedalei... minha vida toda, sempre! Agora o posto que eu tô, não tem como ir de bike mais... cara, sempre pedalando, cara... sempre, sempre... então eu juntei o útil ao agradável, entendeu? [...] Eu como não gosto de ficar dentro de academia enfiado... eu prefiro tá assim no livre... eu sou do livre... pedalar, entendeu? (Gustavo, 52 anos)

Apesar de o condicionamento físico ser central no trabalho de entregas feitas por bicicleta, os entregadores-ciclistas costumam acreditar ser possível realizar este trabalho até idades mais avançadas, utilizando como exemplo companheiros de trabalho mais velhos, fazendo com que esses entregadores de idade mais avançadas sejam vistos muitas vezes como exemplos motivadores para se aguentar as longas jornadas de trabalho e os dias de frio, calor ou chuva intensos.

5.1.4 Local de residência e de trabalho dos entrevistados

Também cabe destacar como as bases de trabalho são mais concentradas do que os locais de residência dos entregadores. Isto ocorre por três motivos principais: o primeiro é que a pesquisa de campo foi realizada a partir dos locais de trabalho, fazendo com que esta concentração seja uma consequência da abordagem metodológica; o segundo é que os entregadores-ciclistas formam grupos nestas bases de trabalho, sendo estas pontos de encontro; já o terceiro é o fato de que estas localidades são populares entre os entregadores-ciclistas por plataforma por apresentarem elevado número de pedidos, motivo que faz com que alguns trabalhadores venham de outras cidades próximas a Porto Alegre para trabalhar nesses espaços.

Pode-se observar que são formados três grupos distintos baseados nos raios de distância entre residência-trabalho. Apenas três dos 14 entrevistados residem a menos de três quilômetros do local de trabalho. Outros seis residem a até sete quilômetros e o restante reside a mais de sete quilômetros de distância da sua base de trabalho. Kelvin, 21 anos, é o entrevistado que vive mais distante está a 24 quilômetros do seu local de trabalho. Este trabalhador vive na cidade de Gravataí, chegou a fazer entregas na sua cidade, mas:

Quando eu fui fazer lá em Gravataí, não tinha multiplicador a dinâmica³. Aí era sempre 3,75 redondo... eu comecei por lá, daí depois eu vim pra cá, vi que as tarifas eram diferentes e pensei: poxa, tá valendo muito mais a pena tocar aqui, até porque tem muito mais demanda! Por exemplo, lá em Gravataí o cara pena pra fazer, por exemplo, 150, 200 em uma semana! Em uma semana inteira, cheia! Aí imagina, você sai pra rua, fica 10h na rua e tira esse valor em uma semana inteira de trabalho! Faz, por exemplo, 6 entregas, 5, no dia... aí tu vem pra capital e tira esse valor em um dia, dois dias! (Kelvin, 21 anos)

Por isso passou a fazer entregas em Porto Alegre, explicando que:

Geralmente eu deixo a bike, ela fica num estacionamento aí... daí eu pego um ônibus e venho pra cá! Às vezes eu venho de magrela também, mas só quando tenho que levar ela pra lá pra fazer uma manutenção, alguma coisa... porque senão é 24 quilômetros de distância! Aí é complicadinho... aí geralmente eu deixo ela aqui e pego um ônibus. "Saio geralmente... pego o ônibus umas 8:30, 9h... pra chegar aqui umas 10h, 10:30... que é o tempo de se arrumar, a mochila, as coisas... a bag eu deixo também! Que pra voltar até que é tranquilo, mas pra vir não tem condições de trazer no ônibus! Mal cabe pessoa... daí uma bag... bah, complica! Não tem como! Trago os produtos pra fazer uma higiene nela por dentro, mas levar não tem como! (Kelvin, 21 anos)

Assim, as regiões centrais de Porto Alegre acabam por receber entregadores de diversos bairros e até cidades, fazendo com que exista uma diversidade de trajetórias em um mesmo espaço. Os entregadores que vivem mais próximos ao seu local de trabalho também são os de maior escolaridade ou com uma trajetória econômica descendente. Tanto o entregador que cursa a

³ O valor total pago por entrega é composto por um valor fixo e outro variável. Este variável se encontra dentro do que as plataformas denominam de *tarifa dinâmica* que, supostamente, varia conforme a relação entre oferta e demanda. Assim, quanto menor o número de entregadores disponíveis e maior o número de pedidos, maior será o valor dinâmico.

pós-graduação quanto o que teve que fechar a sua empresa estão no grupo dos que vivem próximos ao seu local de trabalho. Já o terceiro desses é João, 20 anos, que veio do interior do estado de São Paulo para trabalhar com o seu irmão no ramo da tecnologia da informação. Após algumas experiências frustradas, começa a fazer entregas até conseguir se firmar no setor de tecnologia:

Eu não sou de Porto Alegre... eu sou de São Paulo, do interior de São Paulo. Eu sou de uma cidade chamada Palmital... é uma cidade pequena, tem 20 mil habitantes! Meu irmão veio pra cá por trabalho, porque ele trabalha com programação, aí ele chamou eu pra trabalhar aqui com ele, pra tentar ver alguma questão de programação aqui. Aí eu vim pra cá... comecei a trabalhar de graça assim pra ele... ele tava me mantendo e eu tava trabalhando um pouco pra ele. Aí um amigo dele me ofereceu um serviço de suporte, mas aí o serviço tava muito pegado... fiquei um ano trabalhando no serviço... tô há um ano e pouquinho aqui em Porto Alegre... aí nesse um ano começou a ficar puxado... a empresa não é grande, eu era o único suporte da empresa aí eu trabalhava atendendo as dúvidas dos clientes e ainda no treinamento da empresa... aí era muito trabalho e eu ficava até um pouco mais do expediente... meu trabalho era 8h, eu ficava 9h fazendo o serviço! (João, 20 anos)

Com a vinda da pandemia, foi demitido de seu segundo emprego na área, fato que o levou a começar com as entregas:

Eu ainda tava vinculado à empresa, só que não tava trabalhando. Aí no final do ano passado, era pra mim voltar, só que aí a empresa tava meio fora de rendimento e aí eu fui demitido. Recebi meus direitos, tudo certinho... sem carteira assinada, mas ele pagou todas as questões... o cara é meu amigo... [...] Eu tinha o pensamento de fazer entregas no começo do ano passado, pessoal disse que tava bom. Só que só era ideia... que dizia: ah, trabalhar de Uber... Aí agora que acabou o emprego.. aí eu pensei: ah, vou trabalhar de Uber mesmo, porque pelo menos alguma renda eu tenho que ter... (João, 20 anos)

A trajetória dos entregadores que vivem a uma distância maior é distinta. Estes já vêm de contextos sem grande oportunidade e encontram no trabalho como entregador-ciclista ou um trabalho menos maçante que os outros disponíveis ou um segundo trabalho para que se consiga complementar a sua renda. A isto se soma por vezes o discurso do gosto por pedalar, ou de união do "útil e do agradável", por vezes presente nas palavras de entregadores-ciclistas, como Gustavo, 52 anos:

Comecei agora eu não tenho muito o que me queixar, entendeu? Como eu disse: é um extra, entendeu? Eu tenho o meu mesmo, entendeu? Eu sou porteiro. Eu trabalho de dia... 12 por 36, no caso né! Meu horário é de manhã... das 7h às 19h é o meu horário... daí eu faço nas folgas... hoje como eu tô de folga... não é todo o dia, entendeu? Eu como eu tenho meu fixo... como eu disse... é uma renda extra e tô fazendo porque eu gosto muito de pedalar... sempre pedalei... minha vida toda, sempre! Agora o posto que eu tô, não tem como ir de bike mais... cara, sempre pedalando, cara... sempre, sempre... então eu juntei o útil ao agradável, entendeu? (Gustavo, 52 anos)

Gustavo, 52 anos, se encaixa em um grupo específico de entregadores, trazendo algumas características dos que mais se sentem satisfeitos com este tipo de trabalho (SCHOR, 2020). No momento da entrevista ele havia começado a trabalhar com entregas há poucas semanas, tinha outro emprego que lhe garantia certa estabilidade financeira e tem o gosto pelos esportes. Outro fator relevante é que Gustavo possui casa própria, elemento que também traz estabilidade e permite com que lide melhor em relação às incertezas do trabalho plataformizado.

5.1.5 As condições de trabalho dos entrevistados

Existem ao menos mais duas variáveis que não puderam ser registradas de maneira tão objetiva quanto as apresentadas anteriormente: a carga horária e a remuneração. Isto ocorre porque nenhum dos entrevistados mantinha um controle preciso de sua carga horária e de qual a remuneração que havia recebido nos últimos meses. As respostas foram vagas e contendo faixas amplas, tanto em relação ao tempo trabalhado quanto à remuneração por este tempo de trabalho. Também houve contradições, sendo os valores apresentados alterados durante a entrevista.

A essas duas variáveis que poderiam ser apresentadas em valores numéricos objetivos se somam questões mais subjetivas em relação à condição de trabalho com entregas. Cada um dos entregadores-ciclistas entrevistados elenca durante a entrevista os pontos positivos e negativos do trabalho de entrega por plataformas. Estes variam dentro das condições e perspectivas de cada um, sendo elementos também relevantes para a compreensão de como experienciam este trabalho.

A maior parte dos entrevistados relata trabalhar durante longas jornadas diárias e tirar poucos dias de descanso durante o mês. Carlos, 31 anos, descreve a sua rotina de trabalho e o seu entendimento de que as empresas-plataformas terminam por impor uma necessidade de que se trabalhe todos os dias:

É o dia inteiro: tu chega de manhã e vai embora só de noite. Que nem as vezes aí... chego 10 horas da manhã e me vou a noite toda! Pra tu ter pelo menos um dinheirinho bom que tu possa assim ó: te manter, manter filho, manter casa, pagar isso, pagar aquilo... [...] Tu é obrigado a te doar, tá ligado? Porque o seguinte: no momento que tu já não vai, eles já te dão meio que um gelo... ah, faltou 2 dias, tu precisou fazer determinada coisa... tua pessoal... tu volta, se tu tá uma semana inteira assim ó... tá tocando bastante pra ti! Agora, se tu faltou uns diazinhos... já cai a tua porcentagem lá embaixo... porque assim: tem muito nego que fica de segunda a segunda... e já o cara que precisa tirar uma folga na semana, quando ele volta já fica aquele negócio [pontuação] lá embaixo (Carlos, 31 anos)

Daniel, 29 anos, divide o trabalho de entregas com seus treinos de futebol. Na falta de conseguir se sustentar como jogador profissional, cumpre uma extensa jornada diária e raramente

folga, entretanto entende a flexibilidade que o permite treinar durante o período da tarde como uma vantagem considerável em relação a outros trabalhos nos quais poderia estar vinculado:

Eu venho... eu saio de casa 9:30, 15 pras 10... trabalho até umas 2h, 2:30, e vou pro treino, vou treinar... aí treino aqui no campo da Tuca, no 12 Horas, que é o clube... aí treino ali e depois do treino eu vou denovo, até as 22h da noite. [...] Folga, cara... foi quinta-feira passada que eu tirei folga porque aconteceu uma questão do meu celular... do meu outro celular que estragou por causa da chuva... a quarta-feira passada o meu outro celular estragou e graças a deus eu tinha um outro reserva em casa e consegui passar o aplicativo pro celular... isto... quinta-feira passada foi quando eu tirei folga... mas é difícil, cara! (Daniel, 29 anos)

Frederico, 22 anos, é amigo de Daniel, 29 anos, e também tem o sonho de ser jogador de futebol. Conta da sua rotina de trabalho como entregador, misturando sentimentos positivos e negativos, entendendo num primeiro momento que este trabalho o deixaria com um melhor preparo físico para realizar os seus jogos de futebol e, em um segundo momento, que estava excessivamente cansativo, já que necessita trabalhar todos os dias:

Cara, eu trabalho todos os dias... se eu vou folgar, eu folgo na segunda-feira que é um dos dias que dá menos movimento nas tele-entregas, certo? A partir de terça a domingo eu tô todo o dia trabalhando, daí... na verdade semana passada eu tava com essa rotina, né: de trabalhar de manhã, treinar à tarde e trabalhar de noite. Aí essa semana agora que eu vou começar a trabalhar só de noite. (Frederico, 22 anos)

Menos otimista e empolgado que Daniel, 29 anos, Inácio, 48 anos, trabalha com entregas há mais de três anos e relata que não tira folgas e que trabalha praticamente o dia inteiro: "Todos os dias! Essa hora [10h da manhã] saio pra rua e vou até a noite! Ontem comecei era 10h, eu fui entrar dentro de casa era meia noite!" (Inácio, 48 anos).

Esta dinâmica de ocupar a maior parte do dia com o trabalho de entregas não significa que estes trabalhadores estejam de fato efetuando entregas, pedalando pela cidade, a todo o momento. Os horários entre 10h-14h e 19h-22h parecem ser os picos, quando os trabalhadores emendam uma entrega na outra e buscam aproveitar ao máximo esses períodos de alta na demanda. Já durante os outros horários também ocorrem entregas, mas de forma esparsa. Como a maior parte dos entregadores vive distante do seu local de trabalho, são nesses momentos em que realizam as suas refeições, além de descansarem e aproveitarem os poucos pedidos que ocorrem para aumentar a sua remuneração.

Kelvin, 21 anos, vive na cidade de Gravataí, nos entornos de Porto Alegre. Ele relata que começa a trabalhar em Porto Alegre pela manhã e que termina o seu trabalho à noite. Assim entende

que pode tirar suas folgas aos finais de semana, destacando que não se deve viver apenas de trabalho:

Eu começo geralmente umas 10:30, por aí... 10h... que é o horário mais de pico assim, que vai começando... eu faço geralmente todos os dias e paro sábado e domingo... às vezes depende muito... por exemplo, se chove na semana, aí eu faço, no sábado e no domingo... mas de preferência... bah! Domingo é dia de ficar em casa! O melhor pra aproveitar... não compensa muito folgar na semana e trocar por um domingo... por mais que o dinheiro possa render mais, mas bah! Não compensa... domingo é domingo! Faz muita diferença! [...] Eu fecho mais ou menos 22:30, 23h ali... às vezes se as pernas não aguentam até a gente acaba antes... mas geralmente nisso aí, 22:30, 23h que a gente fecha... que geralmente quando finaliza a meta, também o movimento já caiu... geralmente trabalha com meta, até pra dar um padrão certinho, né? Aí fecha as contas, fecha a alimentação... também sobra um pouco pro cara... que ele é obrigado a ter uma reserva... e também tem um pedaço pro cara sair, poder curtir a vida também! Se o cara viver em função de workaholic depois ele tá doente, né? Só trabalha, só trabalha... e ele não consegue fazer muita coisa! (Kelvin, 21 anos)

Kelvin foi o único dos entrevistados que apresentou um discurso empreendedor, tratando de forma objetiva a sua remuneração e esforço, com uma abordagem meritocrática em relação ao trabalho de entregas por plataforma. Entretanto, entende que os aplicativos já são um subterfúgio para quem está sem emprego, fato que dá ainda mais poder às plataformas e exige um cuidado do trabalhador em relação às suas finanças:

Vive pro hoje, né? Ah, ganhei, já vou gastar à noite! Isso é perigoso! Vai que o cara toma um bloqueio no aplicativo ou alguma coisa? Aí no outro dia, já tá sem nada! Tá sem conta, tá sem dinheiro... tá sem o que fazer, né! O aplicativo já é uma saída, aí tu tá sem ele... não tem muito a quem recorrer! (Kelvin, 21 anos)

Em relação à remuneração, todos os entrevistados que realizam entregas há mais de três meses relatam uma piora nos valores. Entendem que esta já não era suficiente, sendo reduzida em um período de inflação relevante afetando o custo de vida. É neste ponto que podemos perceber as distinções entre os entrevistados que já estavam melhor estabelecidos financeiramente dos que não; os trabalhadores com casa própria ou outro emprego possuem uma visão mais otimista e uma maior satisfação em relação ao trabalho de entregas por plataforma.

Muitos entregadores-ciclistas estabelecem metas pessoais de remuneração diária para criar uma espécie de delimitação do trabalho, já que a carga horária é potencialmente ilimitada. Ao falar sobre esta redução na remuneração e da sua meta diária, Frederico, 22 anos, coloca que:

Mas aí... nessa época a taxa mínima⁴ era 5 reais, só que nesse momento, hoje, a taxa mínima eles baixaram R\$1,25... agora tá R\$3,75, entendeu? Então tá bem complicada a situação pra fazer dinheiro... [...] Eu não tenho uma base assim... mas digamos que eu tenho uma base assim: há uns meses atrás eu conseguia tirar um pouco mais, só que agora eu tô tirando bem menos. Cara... a minha meta hoje, no dia.. agora como eu vou começar a trabalhar só de noite... a minha meta vai ser fazer 50 reais por dia, de noite. Caso eu consiga fazer mais do que 50, já tá ótimo pra mim, entendeu? Mas a minha meta do dia a dia agora vai ser 50 reais por noite. (Frederico, 22 anos)

Lauro, 36 anos, relata que busca a estabilidade em um trabalho, que trocaria o trabalho de entregas por um emprego fixo, mas que, enquanto segue nas entregas, trocou a modalidade *nuvem* para operador logístico - ou OL. O trabalho como *nuvem* é o que geralmente se entende o trabalho dos entregadores por plataforma, sem exigências de horário de trabalho, podendo ativar ou desativar o seu aplicativo no momento em que decidir. A categoria OL foi criada nos últimos dois anos e faz com que uma empresa terceirizada maneje entregadores em horários fixos a cada dia, com uma folga por semana. Segundo as empresas que adotam esta prática e os próprios entregadores, quem trabalha para OL recebe uma remuneração maior, sendo a crítica de falta de liberdade e flexibilidade presente no discurso de alguns entregadores. Lauro mistura as duas categorias, em busca de uma renda que dê conta da manutenção do seu custo de vida:

Tá bom, tá tudo tranquilo, né? Num aplicativo eu tiro na base de uns 400 a 500 reais por semana. Mas nesse, como era quinzena... mas no outro... que esse que eu tô começando agora eu vi na base dos colegas de entrega também... eles tiram na base de 900 a mil reais por quinzena, né? Só que daí tem manutenção da bicicleta, crédito de celular, alimentação... eu pago aluguel também, entendeu? Eu tenho comido na rua porque eu não tenho como ir em casa e voltar... meu horário é até as 22h, só que daí termina um aplicativo, eu já ligo o outro pra ir até meia noite pra complementar o salário, entendeu? (Lauro, 36 anos)

A crítica feita por Emerson, 36 anos, resume a levantada por outros entregadores em relação ao OL:

Tem que correr atrás pra ganhar um dinheiro... é bem autônomo, no caso que eu sou *nuvem*! Eu não sou operação logística [OL]! Eu acho que OL é uma coisa totalmente contraditória né? Porque eu acho que o aplicativo ele já é uma coisa autônoma né... ele é feito pra ser autônomo! E operação logística ele ganha alguma coisa nas minhas costas, entendeu? Então eu que pago as contas do cara? Eu trabalho pro cara? Não acho certo! Quer ver um exemplo? A minha conta do iFood foi levantada por um OL⁵, então era pra ser levantado pela própria iFood direto! Eu fiz um cadastro, acredito que num prazo ali de até uma semana era pra ser levantado... que eu tive que fazer... eu tive que pegar um operador de logística pra levantar a minha conta, pra trocar pra *nuvem* depois! Porque ele

⁴ A composição da remuneração final por corrida é dada por um valor mínimo fixo somado a um valor variável. Entretanto, este valor fixo é eventualmente alterado pelas plataformas sem qualquer explicação sendo fornecida aos entregadores.

⁵ "Levantar uma conta" é o processo de liberação no aplicativo para que o entregador possa receber os pedidos e realizar o seu trabalho. O operador logístico é, nesta fala, criticado como um intermediário a mais, que não deveria fazer parte deste processo, na visão do entrevistado.

tem esse poder e eu não tenho, que sou um funcionário? Independente eu trabalho pro iFood de qualquer forma! Por que que o OL tem prioridade? (Emerson, 36 anos)

Bruno, 28 anos, traz um caso curioso em relação ao seu relato sobre satisfação com as condições de trabalho. Esta foi a única entrevista em que o entrevistado, em um primeiro momento, não foi avisado que seria realizada de forma anônima. Ao perceber certa estranheza no relato do entrevistado, recordei de avisá-lo, fazendo com que o tom de suas respostas mudasse profundamente. Começou elogiando as empresas, relatando total suporte e apoio e terminou a entrevista com críticas contundentes. Em relação à sua meta e remuneração, relata que:

Tenho, tenho... bota ali uns 50 pila por dia. Dá ali 250 por semana... o cara tira uns mil por mês... e é dentro dessa média que te... às vezes o cara tira mais, entendeu? Mas eu procuro sempre fazer mais. Mas claro que não posso ser egoísta e querer me matar e tal, porque não adianta eu chegar aqui às 8 horas da manhã e querer ficar até às dez aqui e a plataforma não me dá entrega, entendeu? Então eu sei que 50 pila por dia eu sei que consigo tirar com facilidade. (Bruno, 28 anos)

Heitor, 17 anos, destaca por vezes que o trabalho de entregas por plataforma não é ruim, dado que a condição em outros trabalhos é pior. Este parece ser um argumento recorrente, que culmina por se tornar uma justificativa para a precarização em relação a outros trabalhos disponíveis serem ainda mais precários. Heitor coloca que:

Tem cara aí que tem 60 e poucos anos e vejo trabalhando aí de bike... o bagulho dá dinheiro! E outra: no tempo que nós tamo agora, tá muito ruim de arrumar um serviço... o cara vai pegar um serviço é 800, 900 pila! Isso pra mim não me serve! Se não tivesse com o aplicativo aí pra mim era ruim. (Heitor, 17 anos)

Para além da carga horária e da remuneração, outro ponto relevante na fala dos entregadores é o da assistência - ou falta de assistência - prestada pelas empresas. Heitor exemplifica a dificuldade de se começar a trabalhar como entregador, quais os custos e trabalhos prévios envolvidos para se adequar às necessidades exigidas pelas plataformas, destacando a contradição entre alguém se tornar entregador por estar sem dinheiro e precisar fazer um investimento para iniciar seu trabalho:

A princípio ele tá trabalhando daquele jeito ali por que ele tá sem dinheiro, né? Ele botou aquela caixinha ali pra não comprar uma bag! Porque o cara trabalha aí pra eles, eles não dão uma bag! Porque se o cara for comprar aí de arrancada, quanto que é uma bag? É 150 conto uma bag! E é só pra começar a trabalhar! O cara vai botar mais ali ó, no mínimo 30 pila de internet... mais uma manutençãozinha na bike... às vezes o cara marcha em 200, 300 pila... só pra arrancar, né! E se o cara não tem uma bike, daí o cara não trabalha nunca mais! Porque tá ruim de comprar uma bike... e as bike não baixa de 500 pila... qualquer caquinho aí não baixa de 500 pila! (Heitor, 17 anos)

Arthur, 54 anos, destaca o seu papel como uma espécie de mecânico de bicicletas para os entregadores mais jovens, que, em seu entendimento, seriam menos experientes e cuidadosos. Acredita que estes cuidados deveriam ser tomados pelas empresas, além de ressaltar as dificuldades em relação à alimentação durante o trabalho:

Péssimas [condições de trabalho]! Sabe que é sacrifício! Se tu não tiver bem, não tiver um preparo tu entra pelo cano! Não sei como que essa gurizada nova aí tá se virando... porque ainda bem que um ajuda o outro! Quando eu vinha vindo, deu galho na bicicleta ali... mas eu ando com bicicleta, sou meio que mecânico da gurizada! Pessoal já sabe, né! Sempre tô com chave... fura pneu, troca pneu, arruma pneu... tô com a chave de roda... estourou pedivela... perdi as contas do que já arrumei de pedivela... esses tempos uma correia do cara arrebentou, eu ando com extrator de correia! Ando com o básico pra serviços da bicicleta de emergência! Então um ajuda o outro! Em relação a comida é a mesma coisa: se eu não tenho o outro tem, já faz uma vaquinha ali... já divide com o outro... então um tem... tem uma parceria... felizmente essa parceria o pessoal tem! (Arthur, 54 anos)

Esta dinâmica de apoio mútuo é muito comum entre os entregadores-ciclistas, sendo tratada com mais profundidade em seguida. Kelvin, 21 anos, resume o restante das demandas de muitos entregadores, que entendem que as empresas simplesmente oferecem trabalho e mais pouquíssima assistência em caso de acidentes ou doença:

Eu acho que, tipo, deveria ter um suporte mínimo pra pessoa, né? Às vezes bag, tem empresas que fornecem, eventualmente... por exemplo, a 99, ela começou a trocar a bag de todo mundo! Ela montou um estande na praça e começou a dar as bag novas dela, como uma forma de divulgação. Mas fora isso, a gente vê muito pouco. A empresa distribuindo bag, a empresa distribuindo álcool em gel... por exemplo, em caso de aplicativo o cara trabalhar de bike, era no mínimo obrigado a fornecer um capacete pra gente! No caso de motoboy, a gente vê muito eles comprarem colete refletivo... mas acho que era algo que pelo menos a empresa falar: poxa! Tu tá entregando pra gente alguma coisa, o mínimo que a gente pode fazer é pelo menos te fornecer um EPI, nem que seja um capacetezinho ou um colete! Algumas tem auxílio, né... no caso, quem pegou covid, ficou duas semanas em casa, a Uber ressarciu, pelo que eu acho, só mandou o comprovante, o diagnóstico, eles ressarciram. Mas, fora isso, a gente não tem suporte nenhum! É como se, assim ó, tu ligou o aplicativo, a gente te manda as corridas e... azar! Se acontecer um acidente, alguma coisa, beleza... manda mensagem pra gente e a gente vai ver. Mas eu não vejo vínculo nenhum, responsabilidade nenhuma, fornecimento nenhum... é tipo assim ó: eu tenho trabalho. Tu quer? Tá aí! Eu não vou te ajudar com nada, mas trabalho eu tenho! (Kelvin, 21 anos)

Dada a discussão levantada até aqui, pode-se dizer que o perfil dos entregadores-ciclistas entrevistados para esta pesquisa se aproxima do perfil traçado por outras pesquisas em nível nacional (ABÍLIO et. al., 2020; BRASIL, 2020). Também fica evidente o entendimento acerca das suas condições precárias de trabalho, compreendendo que as empresas-plataforma apenas oferecem um meio para o trabalho, se esquivando da maior parte das responsabilidades sobre a melhoria das condições de trabalho para os entregadores.

Desta forma, partimos do indicativo de que as situações vividas pelos entrevistados e as suas reações a essas situações podem ser observadas no contexto de outros entregadores-ciclistas por

plataforma país afora. Seguiremos agora unindo esta discussão sobre o perfil e o trabalho dos entregadores com a discussão sobre as suas lutas cotidianas por reconhecimento, tratando das suas ações dentro das três esferas do reconhecimento.

5.2 As lutas por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma em Porto Alegre

Quem é que vai correr por nós? Esta inquietação proferida por um dos entrevistados e que compõe o título do presente trabalho pode ser compreendida como fundamento de tudo que virá a ser desenvolvido a seguir. Ela é um ponto de partida para jogar luz a algumas situações fundamentais acerca do cotidiano e das dificuldades enfrentadas por estes trabalhadores.

O quem que inicia o questionamento diz respeito à falta de visibilidade e ao sentimento de abandono perante a sua condição. Não há confiança em uma ação visando boas condições de trabalho para além do grupo, há desconfiança em relação a políticos, a movimentos sociais e à possibilidade de cidadania que traria o reconhecimento aos entregadores.

O correr da pergunta tem um sentido de ação, ação esta que está tanto relacionada ao realizar as entregas - ou corridas como são denominadas pelos entregadores - quanto à ação política capaz de transformar uma realidade precária de trabalho que acaba por influenciar em toda a potência de vida daqueles sujeitos. Não há garantias, então cada um deve correr por conta própria, garantir o seu soldo a cada dia, independente do clima e da saúde.

Já o ponto central é o nós. Se não existe outro alguém para garantir e velar sobre o trabalho, existe o grupo de entregadores que se enxergam e compartilham as mesmas aflições e dificuldades do dia a dia. Este nós é a grande potência de transformação diária na visão de cada um dos entrevistados e, aparentemente, de tantos outros entregadores Brasil afora. Este capítulo versará sobre a construção deste nós e dos seus impactos na experiência diária de se trabalhar com entregas para plataformas.

Primeiro serão tratados os dados produzidos a partir das manifestações políticas observadas e dos panfletos coletados. Esperava-se encontrar a grande potência deste nós nestes espaços, o que não se verificou como esperado. Entretanto, é de fundamental importância compreender o porquê disso, entender como se constitui esta descrença nas mobilizações a partir de como elas ocorrem e de como se institucionaliza a política na luta dos entregadores.

Em sequência será tratado o cerne desta pesquisa: a luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma. Se os grupos institucionalizados não são reconhecidos como representantes do *ethos* dos entregadores, como que se constituem as suas lutas? Em que e quem confiam para amenizar as dores de realizar um trabalho precarizado? Explorar o papel central dos

pequenos grupos de entregadores que podem ser vistos nas esquinas de bairros movimentados das cidades é o que será feito aqui.

Apesar de se tratar de um grupo de indivíduos categorizados como entregadores-ciclistas por plataforma e que poderia ter a discussão sobre a sua luta por reconhecimento delimitada em um subcapítulo, se decidiu por separar esta discussão em dois subcapítulos com a finalidade de destacar as distinções propostas e dar o foco ao que aqui se entendeu ser a discussão mais rica e inovadora: a luta cotidiana por reconhecimento dos entregadores.

5.2.1 A luta por reconhecimento institucionalizada: as manifestações e os panfletos

No dia 1º de julho de 2020 conheci Nathan, 26 anos, entregador-ciclista por plataforma e militante pelos direitos dessa categoria. Já o havia visto em outros espaços relacionados à militância e, em um primeiro momento, o compreendia como um militante que se tornava entregador e não o contrário. Nesta ocasião não interagimos, acredito que não tenha me reconhecido. A manifestação que ocorreu nesta data era o Breque dos APP's.

O episódio do primeiro Breque dos APP's em Porto Alegre foi peculiar. A paralisação dos trabalhadores para aplicativos em Porto Alegre foi fundamentalmente organizada por movimentos anarquistas da cidade. Também havia grupos de pessoas relacionadas ao PCB e ao jornal-movimento Esquerda Diário. O ato foi organizado e divulgado através de grupos de WhatsApp, usados como espaços permanentes para a discussão e organização de manifestações políticas dos entregadores.

Um grupo fundamental nesta dinâmica de ação coletiva foi o grupo “Paralisação APPS”, cujo número de participantes chegou a mais de 100 após o ato e através do qual perpassam discussões que levam do espaço virtual para o espaço físico a deliberação sobre futuros atos – como o ato datado para 25 de julho de 2020, que foi efetivamente organizado em encontro no Viaduto do Brooklyn, em Porto Alegre, no dia 9 do mesmo mês. Há nesse grupo atores políticos não-entregadores, entretanto eles aparentam ser minoria. Naquele momento, não havia uma liderança evidente, dado esse que se tornou perceptível pela forma como o Breque dos APP's foi se desenvolvendo. Não havia a centralidade de escuta na fala de alguma pessoa ou grupo de pessoas específico, sendo que diversas decisões relevantes, como o trajeto, foram tomadas no momento mesmo.

A concentração foi marcada para as 10h30min em frente ao restaurante McDonald's localizado na Rua dos Andradas, em frente à Praça da Alfândega, no centro de Porto Alegre. Relato de entregadores presentes é de que às 10h não havia “ninguém” e que a partir das 10:45-11h

começou a aumentar o movimento. Em torno de 11h15min havia cerca de 60 pessoas, sendo 20-25 entregadores e o restante fotógrafos, jornalistas ou integrantes de partidos e movimentos sociais. A grande maioria dos entregadores estava de bicicleta e eram negros. Havia uma mulher entregadora-ciclista, de 18 anos.

Entre o grupo dos entregadores e o restante dos ali presentes, havia uma barreira criada pelas *bags* usadas nas entregas. Apesar de não ser a intenção, ali existia de fato uma manifestação física do distanciamento simbólico entre os entregadores por plataforma e os movimentos/mídia. Naquele momento, as interações seguiram ocorrendo dentro dos grupos, com algumas exceções que envolviam entregadores integrantes de algum dos movimentos presentes. Estes migravam entre as fronteiras livremente, mas sem efetivamente servirem de ponte para a unificação entre os grupos. Esta dinâmica divisória se manteve até o final do ato – variando em forma mas mantendo essa característica dos objetos-símbolos relacionados ao trabalho das entregas para aplicativo como divisores.

Foram levadas duas faixas, sendo que uma acabou por ter a sua exposição negada pelos entregadores pois “tava escrito antifascismo”. A outra era um *banner* grande, de entre 3 e 4 metros, escrito “PARALISAÇÃO NACIONAL DOS ENTREGADORES DE APLICATIVO”, além de conter um escrito em fonte menor com “1º DE JULHO” e uma imagem em preto e branco a partir de uma fotografia de entregadores com as vestes das empresas fazendo uma pose com os braços elevados na diagonal. Abaixo desta imagem estava o #BrequeDosAPPs.

Após este primeiro momento de concentração, os grupos dos entregadores de bicicleta e de motocicleta se dividiram e seguiram a caminho de um outro McDonald 's, na rua 24 de Outubro, onde o movimento de entregas é intenso. Segui junto ao grupo das bicicletas. O trajeto foi bem mais longo do que geralmente é feito em manifestações em Porto Alegre e algumas pessoas seguiam o grupo caminhando. Neste contexto ficou nítida a suspeita sobre como o trabalho com entregas transforma a noção de espaço e de tempo, determinando como próximo o que para boa parte dos não-entregadores presente foi considerado distante. A faixa foi carregada à frente das bicicletas por dois manifestantes a pé.

Começou então uma discussão sobre o ato estar muito silencioso e alguns manifestantes entoaram músicas com uma temática de "derrubar os aplicativos", fazendo com que outros se posicionassem contrários, já que o aplicativo seria de onde todos tiram as suas rendas, precisando ser regulamentados. A ideia central é muitas vezes a de manutenção da existência dos aplicativos, sendo a transformação exigida a de que as condições de trabalho para as plataformas sejam melhores.

A ideia de fazer um trajeto mais longo era, também, para chamar mais entregadores no caminho para se unir na paralisação. De fato, isto ocorreu. Dois entregadores se juntaram ao passar pela avenida Goethe e mais de 10 ao chegar no McDonald's – já que é uma região com elevado número de pedidos, onde muitos entregadores ficam esperando pelo soar de seus aplicativos indicando mais um serviço. Nesse espaço acabam por se juntar em torno de 100 pessoas se manifestando, sendo em torno de 40 entregadores e 60 apoiadores.

Lá se iniciou uma ocupação de uma área privativa, mas externa ao McDonald's. Isso foi feito ao se empilhar as *bags* neste espaço e a faixa foi aberta à frente. Também foi feita uma pequena barricada com bicicletas na entrada do *drive thru*. Em poucos minutos chegou a Brigada Militar, atuando sem violência, dialogando para que fosse retirada a barricada, mas possibilitando a manutenção das *bags* empilhadas. A suspeita é que isso ocorreu dessa forma por ser uma área nobre da cidade, no coração do bairro Moinhos de Vento, onde seria impensável um conflito envolvendo bombas de gás lacrimogêneo e balas de borracha.

Após aproximadamente uma hora nesse espaço, o grupo, já menor, se deslocou para outros restaurantes: um Burger King e outro McDonald's, localizado na rua Silva Só. Lá se manifestaram com os cartazes em frente aos carros parados na sinaleira, além de empilharem as já menos numerosas *bags* em frente aos restaurantes. A partir daí a dispersão ocorreu de maneira espontânea, sendo mantida a vontade por parte dos presentes de continuar com aquele ímpeto transformador, se organizando através de encontros presenciais e de discussões nos grupos de WhatsApp.

O panfleto digitalizado a seguir demonstra como se dá essa comunicação. Nele é possível encontrar formas de contato com o grupo que organiza os atos através de contas em diversas redes sociais: Twitter, Facebook, Instagram, além de um número de WhatsApp e o link para o evento relacionado à manifestação no Facebook. Há inclusive uma parte do texto do panfleto que se destaca com o título "PARA ESPALHAR O MOVIMENTO". Ali as recomendações também são predominantemente relacionadas ao mundo virtual, indicando a criação de grupos de WhatsApp ou do contato com o número que se encontra na parte inferior do panfleto. A única instrução que envolve diretamente uma ação fora da virtualidade é a recomendação de se colar este panfleto - ou outro - na *bag*.

Outros dois pontos relevantes encontrados no panfleto são o texto explicativo no começo e as pautas. O texto inicial indica uma horizontalidade do movimento, conclamando que os entregadores de todas as cidades, de todas as quebradas, se unam e criem as suas manifestações pela melhoria da classe toda. Esta disputa pela constituição hierárquica das manifestações de entregadores por plataforma é presente a todo o momento, seja nas personalidades que se forjam

neste contexto enquanto supostas lideranças dos entregadores, quanto de grupos anônimos que pregam a horizontalidade.

Nesta parte inicial explicativa também há uma narrativa sobre a consciência de que o trabalho de entregas se torna essencial durante a pandemia, argumento recorrente nas manifestações para justificar melhorias nas condições de trabalho dos entregadores. O risco de contaminação que cada entregador corre por estar cotidianamente em contato com uma série de pessoas também é algo levantado frequentemente,

Em sequência, se encontram as pautas centrais do Breque dos APP's. Cabe observar que no panfleto há uma nítida divisão entre as três pautas que se encontram destacadas e outras três que vêm acompanhadas de um sinal de soma antes do seu título - indicando que seriam pautas para além do considerado essencial. Das pautas em destaque, a primeira diz respeito ao aumento do valor por quilômetro rodado, reivindicação sempre presente, já que as taxas de entrega são sempre variadas e geralmente baixas. A segunda é o aumento do valor mínimo. Esta pode parecer um adendo à primeira, mas é relevante destacar que grande parte das corridas realizadas em um dia de trabalho são remuneradas pelo valor mínimo, além deste ser a base para tarifas dinâmicas. A terceira pauta é o fim dos bloqueios indevidos. Este ponto é essencial por se tratar de uma dificuldade enfrentada por diversos entregadores. Quando se é bloqueado por um aplicativo, pode ser que a duração deste bloqueio seja desde alguns minutos até um bloqueio permanente da conta do entregador. A problemática é que as plataformas não costumam divulgar o motivo do bloqueio e não existe qualquer ferramenta para que o entregador questione o bloqueio sofrido.

Já as pautas complementares são: o fim da pontuação e restrição de área de trabalho - relacionada diretamente à empresa-plataforma Rappi -, um seguro de roubo, acidente e de vida e um "auxílio pandemia", relacionado à aquisição de equipamentos de proteção individual e de licença em caso de doença. Como se pode ver, o central é o acesso ao trabalho e a uma remuneração justa, sendo outras necessidades postas em um segundo plano não tão distante do primeiro.

Figura 3 - Panfleto Breque dos APP's

PARALISAÇÃO DOS APPS 1º DE JULHO

ESSE É UM MOVIMENTO DOS ENTREGADORES, DE TODOS OS APPS, DE TODAS AS CIDADES E QUEBRADAS DO PAÍS. É CADA UM ORGANIZANDO NO SEU BOLSÃO COM SEUS PARCEIROS, SEM LIDERANÇA, PELA MELHORIA DA CLASSE TODA.

A pandemia mostrou pra todos como nosso trabalho de entregador é essencial. Se o Brasil não parou é porque ele tá andando sobre duas rodas hoje. Mas corremos muitos riscos, estamos recebendo mal e somos desrespeitados todos os dias pelos aplicativos. A gente não quer ser chamado de herói só quer nosso trabalho valorizado.

NO DIA 1º DE JULHO VAMO FAZER ELES SENTIREM NO BOLSÃO O QUE A GENTE SENTE TODOS OS DIAS!

PAUTAS

- 1. AUMENTO DO VALOR POR KM**
Com a pandemia e o desemprego, os aplicativos estão ganhando como nunca. Em vez de repassarem o valor pra gente que tá na linha de frente, correndo risco de acidente e de pegar Covid, eles jogaram as taxas de entrega lá embaixo. Precisamos de um valor por km rodado e por pacote que dê pra sobreviver!
- 2. AUMENTO DO VALOR MÍNIMO**
Tem dias que a gente acaba pagando pra trabalhar. São horas na rua, esperando o aplicativo tocar. Se não tiver taxa mínima que compense ligar a moto ou subir no bike não dá pra trabalhar.
- 3. FIM DOS BLOQUEIOS INDEVIDOS**
Os aplicativos usam qualquer coisa de desculpa pra bloquear e desligar — às vezes é totalmente do nada. Chego de bloqueio e desligamento sem motivo! É tem que colocar todo mundo que foi bloqueado indevidamente até agora de volta.

**DIA 1º DE JULHO,
BORA BREGAR O BRASIL!**

 @TRETANOFRAMPO
 FB.COM/TRETANOFRAMPO
 @TRETANOFRAMPO

☎ 51.99934.6506

 CONFIRME NO EVENTO DE POA:
 fb.com/294777535230876

+ RAPP: FIM DA PONTUAÇÃO E RESTRIÇÃO DE LOCAL
Com o sistema de pontuação do Rappi, estamos sendo obrigados a trabalhar no fim de semana pra conseguir juntar os pontos pra trabalhar no resto da semana. A gente tem que poder escolher quando quer ligar o aplicativo e trabalhar!

+ SEGURO DE ROLUBO, ACIDENTE E VIDA
Muitos colegas perdem a vida ou ficam fisicamente incapacitados de trabalhar e sustentar a família. Enquanto o aplicativo tá ligado, a gente tá trabalhando pra empresa, e os Apps precisam se comprometer com a nossa segurança; caso a gente se acidentasse.

+ AUXÍLIO PANDEMIA (EPIS E LICENÇA)
Na pandemia, estamos na rua nos expondo ao coronavírus! mas precisamos de segurança para trabalhar. Os apps precisam pagar os custos dos equipamentos de proteção, e caso alguém pegue Covid-19 precisam pagar um auxílio doença pra poder se recuperar em casa.

PARA ESPALHAR O MOVIMENTO

- COLE ESSE PANFLETO OU OUTRO CARTAZ NA BAG
- GRAVE VÍDEOS PRA JOGAR NO ZAP CONVOCANDO GERAL
- SE QUISER RECEBER MAIS MATERIAL, E AJUDAR A DISTRIBUIR E A ORGANIZAR, DÊ UM SALVE NO NÚMERO ABaixo!
- CRIE UM GRUPO DE ZAP PRA ORGANIZAR O SEU BOLSÃO DO REGIÃO, SE ORGANIZE COM SEUS PARCEIROS PRA BLOQUEAR UM SHOPPING, MERCADO OU RESTAURANTE MOVIMENTADO NO DIA DA PARALISAÇÃO!



Nesse momento pós-Breque dos APP's, a pauta do trabalho de entregas através de plataformas estava em alta, era frequentemente destaque em matérias de jornais de grande circulação nacional, em especial a Folha de São Paulo, e uma série de grupos de discussão estava sendo criada em esferas acadêmicas e legislativas para se pensar e propor soluções à questão da regulamentação do trabalho de entregas por plataformas.

O segundo Breque dos APP's foi marcado para o dia 25 de julho de 2020. A expectativa era de se utilizar do destaque midiático e do relativo sucesso do primeiro Breque para construir um movimento ainda mais forte, com uma presença massiva de pessoas a ponto de ter as suas reivindicações respondidas. Não acompanhei a manifestação presencialmente por ter entendido que a participação no primeiro Breque ter sido uma exposição grande demais ao Covid. Entretanto, segui atentamente através dos grupos de WhatsApp o que ocorria no dia.

Como esta manifestação foi consideravelmente menor que a primeira, pareceu ter se criado um clima de desânimo durante o seu ocorrer, fazendo com que uma certa confusão tomasse conta e questões como o trajeto a ser seguido e quais ações tomar fossem decididas na hora mesmo. Talvez isso seja um reflexo de como o primeiro Breque teve o fator de espontaneidade como algo positivo, mas tendo a acreditar que seja a falta de consenso e o reduzido número de manifestantes que tenham causado essa "fraqueza" política do segundo ato. Somado a isto, Nathan relatou as dificuldades na construção de uma unidade em relação à luta dos entregadores por plataforma:

Trabalhamos afu pra tentar construir uma coisa maior aqui em Porto Alegre, fazendo essa articulação nacional... só que muita treta, mano! Muita treta! Acho que a mídia, ela teve um papel muito destruidor na real do movimento. Ao mesmo tempo que ela deu essa visibilidade, ela deu a visibilidade e, tipo, jogou uma pessoa pra cima de todo mundo... e não era uma pessoa que tinha essa representatividade. O Galo não tem isso... o Galo, o nome Entregadores Antifascistas... não tem... a galera não tava preocupada com o antifascismo... e eu entendo a pauta do antifascismo, eu tenho tatuado em mim, tá ligado! Mas tipo, não é um negócio que é popular, não vai ser tu botando antifascismo no nome do movimento que vai construir um antifascismo, entendeu? Sei lá, acho que é um erro de estratégia, assim... e acho que foi tanto isso que explodiu um monte de Entregadores Antifascistas por todo o Brasil e hoje não existe mais nenhum! (Nathan, 26 anos)

A sua narrativa em relação às dificuldades enfrentadas aparece mais uma vez quando trata da organização e realização do terceiro Breque dos APP's:

Teve um tal do terceiro breque, né? E o terceiro breque foi uma baita de uma furada! Eu tava nesse grupo nacional também, mas tava de ouvinte, só vendo o que tava acontecendo. Tava o Ralf, tava o Sorriso... esses caras que despontaram mais assim, né? E os caras juntaram uma baita grana pra ir pra Brasília, fazer uma função, ser recebidos por deputados e tal... eles tinham até uma proposta de regulamentação dos aplicativos... um bagulho bem tosco na real, mano... mas era uma ideia que, pra galera que tava botando fê na via institucional, seria uma possibilidade... só que era uma furada total, entendeu? Os caras

começaram a cair na mão dos políticos de direita, assim... aí foi indo, conseguiram juntar uma grana afu e começaram a fazer ligação com tipo, os "cabeças" de cada estado.. tipo, nós temos que levar pelo menos um ou dois "cabeças" de cada estado pra lá... e iam pagar pra galera! Aí juntaram 10 ou 20 mil... foi uma galera, uma galera passou a mão nas passagens... disse: ah, mano... me lança o dinheiro aí que vou comprar a passagem... os caras lançaram! Todo mundo muito na boa fé! Um movimento todo construído horizontal, de alguma forma bem horizontal e de boa fé da galera... só que aquilo ali tudo saiu do controle deles, tá ligado? Saiu muito do controle deles e aí teve muita treta... a galera brigou com o Ralf, brigou com o Sorriso... brigaram vários outros malucos, assim, e rachou! Tanto é que no Rio, que tinha uma potência de ser alguma coisa... o Rio tá acabado! Até onde eu sei o Rio tá acabado! (Nathan, 26 anos)

Nathan esteve participando ativamente de movimentos de entregadores desde os primeiros momentos de ascensão dos Breques até quando a pauta dos entregadores por plataforma perdeu o seu lugar de destaque. Ele conta sobre qual é a sua participação e relata um trabalho de ação direta dos entregadores que sente ter surtido um efeito positivo e que o deixa orgulhoso da sua participação:

Cara, eu faço parte desse coletivo, né, o Coletivo Independente de Trabalhadores de Aplicativo, né? Que é um coletivo que surgiu com os motoras, mas aí ano passado, com essa questão de ter entrado muito mais em pauta a questão dos entregadores, acabou que se somou entregadores e eu fui uma das pessoas que acabei entrando pro coletivo, assim... e é muito difícil, tá ligado? É muito difícil a luta porque eu ainda tenho um privilégio de poder desprender um certo tempo da minha vida e que é uma coisa que eu acredito assim, que coloco como meta de vida de tá fazendo lutas, tá fazendo lutas desse tipo assim, né? Só que não é a maioria da galera... tem galera que tá literalmente assim... fodida, tá ligado? E tá fodida de cabeça, não é só fodida financeiramente, é fodida de cabeça mesmo! Então parar pra pensar em articular coisas é uma coisa que às vezes demanda o que uma galera não tem praquele momento, sabe? E que o aplicativo suga o cara de uma maneira muito absurda. Então a gente participou, a gente construiu os breques do ano passado, o primeiro e o segundo, que teve aqui em Porto Alegre, né? Que foram breques pequenos, assim, mas o C.I.T.A foi um dos articuladores mesmo da parada, a gente fez a articulação nacional, pra chamar mesmo o bagulho pra cá e tal, né... foi massa! A gente conseguiu consolidar um grupo tri, depois disso, só que a gente não conseguiu, né, depois de julho lá... a gente não conseguiu dar um corpo pra isso, com o que fazer na sequência. Então a gente conseguiu fazer um lance que pra mim foi bem legal, que foi resultado disso, que foi as entregas solidárias, assim, né? A gente, junto com a galera do MLB, acho... MLB... da galera da Unidade Popular que tem um movimento por moradia... eles tinham umas entregas pra fazer de cestas e tal... e daí a gente conseguiu fazer isso com entregadores, com a galera motorista... a gente foi na ocupação e fez entrega do rango e tal... fizemos também uma denúncia, sobre a questão de a gente tá carregando o rango ao mesmo tempo isso, bem no meio da pandemia ainda isso, que tava mais forte, sabe? Acho que foi um dos momentos também que ultrapassou um pouco as pautas da categoria assim e conseguiu fazer uma coisa solidária que foi massa. (Nathan, 26 anos)

O grupo que Nathan participa, o Coletivo Independente de Trabalhadores de Aplicativo - ou C.I.T.A - também distribuiu panfletos no dia do primeiro Breque dos APP's. O panfleto entregue pelo coletivo é relativamente simples e direto, expondo duas ideias centrais: a primeira é a explicação de que este é um coletivo de entregadores por plataforma e a segunda de que o

movimento é horizontal e que ninguém está acima de ninguém. Também se encontra uma página para acompanhar as movimentações do coletivo e entrar em contato.

Figura 4 - Panfleto Breque dos APP's C.I.T.A

QUEM
TRABALHADORES DE APP
SOMOS?

SOMOS UM
COLETIVO
INDEPENDENTE
FORMADO POR
ENTREGADORES E
MOTORISTAS DE
APLICATIVO.

C.I.T.A.
COLETIVO INDEPENDENTE DE
TRABALHADORES DE APP

COMO NOS
TRABALHADORES DE APP
ORGANIZAMOS?

NOS ORGANIZAMOS
OMBRO A OMBRO.
NENHUM/A
COMPANHEIRO/A TÁ
ACIMA NEM ABAIXO
DOS/AS OUTROS/AS.
CADA UM E TODOS/AS
SÃO RESPONSÁVEIS
PELAS DECISÕES
COLETIVAS.



f /COLETIVOINDEPENDENTETRABALHADORESDEAPLICATIVO
C.I.T.APP

#brequedosAPP
#yonoreparto

Fonte: Coletivo Intependente de Trabalhadores de APP, 2020.

Justamente por esta experiência e participação ativa, seu relato é rico em detalhes e expressa sentido que coincide com o que foi observado empiricamente no decorrer desta pesquisa. Ele relata sua visão sobre como ocorreu o processo de construção de personalidades relacionadas à luta dos entregadores por plataforma e os impasses criados pela atenção que estes sujeitos receberam:

Eu acho que aqui em Porto Alegre foi um pouco isso, tá ligado? Acho que aqui a gente tentou um movimento por baixo com a galera entregadora e com os motora pelo coletivo... mas o Entregadores Antifascistas assim, aí eu falo bem abertamente: foi um movimento totalmente artificial. Aqui em Porto Alegre, cara, a Tirza... foi minha colega [...] e ela poderia ser líder do movimento estudantil, poderia ser líder lá do [centro acadêmico] qualquer coisa envolvendo a universidade, tá ligado? Mas não dos entregadores! A pinta, se trabalhou e eu boto fê... mas, assim, se trabalhou, trabalhou muito pouco e não tinha o menor reconhecimento pra ser tudo isso, sabe? E deu no que deu, tá ligado? Afastou, na realidade... afastou e também não se pensou num momento... na verdade eu acho que essa galera que propôs isso, acabou pensando sim num momento posterior. Só que errou muito na tática. Achou que depois disso eles iam conseguir botar uma figura pra se eleger como vereadora, entendeu? Só que depois que aconteceu todos os breques, a gente, que tava querendo fazer uma luta pelos entregadores, pelos motoristas, pela galera de aplicativo mesmo... a gente sabia que tinha que continuar o trabalho, tá ligado? e daí o que aconteceu foi exatamente o contrário! Tanto é que ela foi vaiada dos grupos, tomou umas vaias nos grupos de mobilização ali e nunca mais se falou sobre nada! Fez uma campanha voltada a ser líder dos entregadores, mas, tipo, não mobilizou nada dos entregadores pra campanha! Porque não tinha realidade, não tinha fundamento aquilo... (Nathan, 26 anos)

Em um nível nacional, nessa dinâmica, não poderia deixar de ser tratado o nome de Galo, principal personalidade relacionada aos entregadores por plataforma e que alçou o seu nome de maneira a ser conhecido Brasil afora:

[...] mas só pra eu terminar a questão do Galo... o cara tem todos os méritos, tá ligado? Não tiro mérito do cara... mas ele não tinha o perfil pra ser uma liderança de entregadores e tomar a proporção que tomou... não sei se foi ele só que fez isso ou se a mídia que fez isso, mas de alguma forma ele se aproveitou disso, tá ligado? Ele não é mais entregador e as pessoas ainda acham que ele é entregador, entendeu? Jura que o cara tá trabalhando de entrega ainda! O cara não tava mais trabalhando de entrega já lá no primeiro breque! Ele já não trabalhava mais! E aí é foda, tá ligado? A maioria da galera tá nos aplicativos... tá, eu sou entregador, mas sou entregador de uma cooperativa aqui, totalmente clandestina, que é o que eu imagino que tá acontecendo é isso, tá ligado? O cara trampa com entregas particulares que se formou desse... tipo, de tudo isso que surgiu do nome dele, tá ligado? Ele conseguiu clientes. Essa é a real. E que bom, mano! O cara se sustenta! Ele é um mano da periferia, negro, fodido, sabe? Que precisa disso também... mas é o que se criou ao redor dele e que ele também incorporou, cara! Ele incorporou tudo isso e ele rachou com a galera. Ele foi muito intransigente com a galera. A galera tentou fazer uma construção com ele, chamava... os maluco me falavam... quando tava rolando a construção do breque... do primeiro breque! Não é o segundo... esse último! Falavam: mano, vamo colar junto lá pra fazer uma panfletagem... ele não ia, cara! E eu tava no grupo com ele e ele só metia os pés pelas mãos! Só chamava lance de antifascismo no meio dos grupos assim... sabendo que, naquela época, a maior parte da galera ainda era bolsonarista, muito pouco arrependida... hoje já mudou um pouco o perfil, um pouco! Mas já mudou do que era lá no meio do ano passado! E na real o cara foi se queimando... tipo, ele foi se criando como uma imagem maravilhosa pra esquerda e no jornal, mas dentro da categoria ele foi virando totalmente otário, tá ligado? (Nathan, 26 anos)

Em seguida, Nathan expõe a respeito do grupo que ele considera merecedor de reconhecimento em relação ao que se conseguiu de organização e realização dos Breques dos APP's:

Só falar assim, que uma coisa que me deixa muito puto é essa galera sempre tomar o nome do Galo como a liderança do movimento e não sei o que e tal... e eu tenho feito um movimento muito de bater nisso, porque a galera que fez o movimento lá em São Paulo, a galera que faz o bagulho acontecer, que faz as pontes pra que tudo isso dos entregadores que a gente tá vendo acontecer é, de fato, a galera do Treta no Trampo. Eles não são entregadores, não são trabalhadores de aplicativo, mas são pessoas que têm a capacidade de entrar na luta junto ali, de fazer a divulgação, mas não só fazer a divulgação e ir embora, entendeu? De colar junto, de fazer uma conversa de mediação, de manter o grupo unido... de organizar uma reunião, cara, uma coisa simples! Mas os caras se propõem... reunião de entregador é meia-noite. Os caras começam a fazer reunião meia-noite. Vai ter reunião amanhã, quarta-feira, meia-noite. Então não é qualquer coisa. Os caras tão dispondo o tempo deles pra uma luta que nem é deles! Não é a categoria deles e os caras não colocam nem o seu nome! Se não der, se um dia não der pra eles fazer isso mais pro entregadores... eles sabem que vão mudar pra uma outra categoria, pra tentar isso... mas enquanto eles tiverem possibilidade ali, eles tão fortalecendo a luta, fortalecendo a galera, fortalecendo tudo que der... e juntando tudo que eles tiverem de recurso pra fazer a coisa acontecer pra ter uma categoria, sabe? Isso eu respeito demais, mano! Essa galera que trabalha muitas vezes assim, no anonimato da parada... não é reconhecido, tá ligado? E nem quer ser, mas tem que ser reconhecido enquanto grupo, reconhecer que tem uma galera que faz esse trampo nos bastidores e que, mano... é muito maior do que entregadores Antifascistas, do que Galo, tá ligado? Nem se compara. (Nathan, 26 anos)

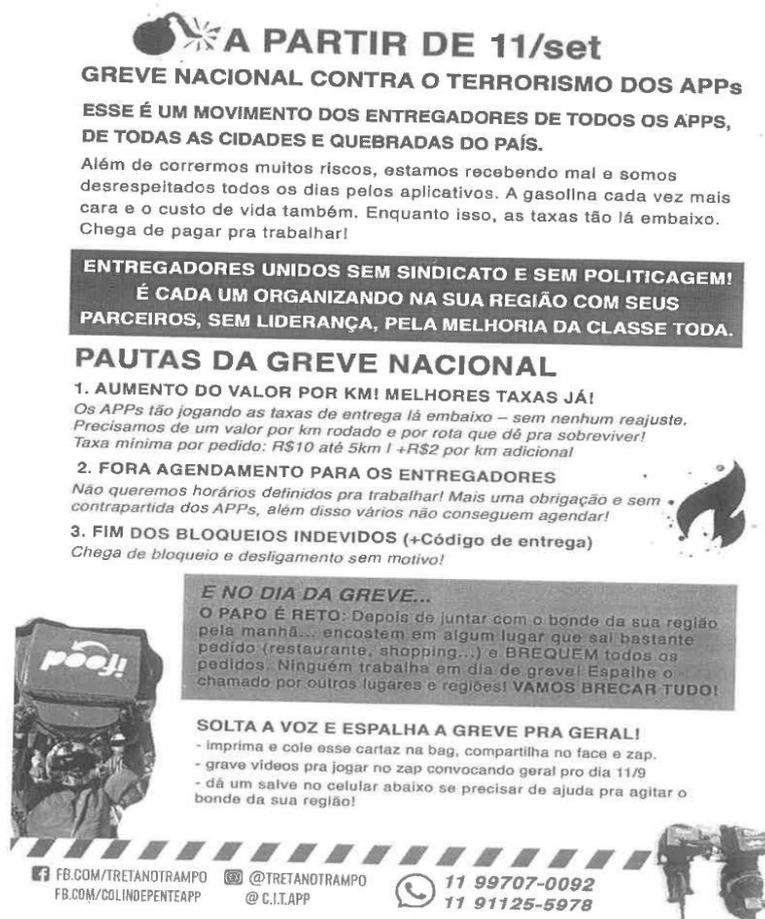
Para além do Breque, foram observadas mais duas manifestações políticas dos entregadores por plataforma. No dia 3 de agosto de 2021 foi realizado uma manifestação dos entregadores por plataforma em conjunto com alguns motoboys vinculados ao SindiMoto. Na manhã em que a manifestação estava marcada, havia cerca de 20 entregadores no local. Apenas 4 estavam de bicicleta, o restante eram motoboys. Pela pequena quantidade de pessoas, não houve qualquer movimentação ou breque de alguma rua ou restaurante. Em um determinado momento, um motoboy relacionado ao SindiMotos anuncia no seu megafone uma vitória daquele ato: conversariam com alguma pessoa vinculada ao governo do estado do Rio Grande do Sul no dia 11 de agosto.

Foi nesta manifestação que abordei Nathan. Este contato foi feito sem qualquer formalidade relacionada à pesquisa, apenas uma forma de nos reconhecermos naquele espaço e de abrir um diálogo para a possibilidade de ocorrer a entrevista em um outro momento. O nosso terceiro encontro em manifestações dos entregadores por plataforma foi justamente na tentativa de uma Greve Nacional dos entregadores no dia 11 de setembro de 2021.

Esta foi uma manifestação ainda menor, com 12 pessoas, sendo quatro delas estudantes de jornalismo que cobriam o ato. Apesar de pequena, foi feito um breque no McDonald's da avenida 24 de Outubro, assim como no primeiro Breque dos APP's. Apesar do pequeno número de

participantes, o breque do restaurante foi bem-sucedido, fato comemorado pelos presentes. Também foi feito um fechamento da rua e panfletos foram entregues, como o que segue:

Figura 5 - Panfleto Greve Nacional Contra o Terrorismo dos APP's



A PARTIR DE 11/set
GREVE NACIONAL CONTRA O TERRORISMO DOS APPs

ESSE É UM MOVIMENTO DOS ENTREGADORES DE TODOS OS APPS, DE TODAS AS CIDADES E QUEBRADAS DO PAÍS.

Além de correremos muitos riscos, estamos recebendo mal e somos desrespeitados todos os dias pelos aplicativos. A gasolina cada vez mais cara e o custo de vida também. Enquanto isso, as taxas vão lá embaixo. Chega de pagar pra trabalhar!

**ENTREGADORES UNIDOS SEM SINDICATO E SEM POLITICAGEM!
É CADA UM ORGANIZANDO NA SUA REGIÃO COM SEUS PARCEIROS, SEM LIDERANÇA, PELA MELHORIA DA CLASSE TODA.**

PAUTAS DA GREVE NACIONAL

- 1. AUMENTO DO VALOR POR KM! MELHORES TAXAS JÁ!**
*Os APPs vão jogando as taxas de entrega lá embaixo – sem nenhum reajuste. Precisamos de um valor por km rodado e por rota que dê pra sobreviver!
Taxa mínima por pedido: R\$10 até 5km | +R\$2 por km adicional*
- 2. FORA AGENDAMENTO PARA OS ENTREGADORES**
Não queremos horários definidos pra trabalhar! Mais uma obrigação e sem contrapartida dos APPs, além disso vários não conseguem agendar!
- 3. FIM DOS BLOQUEIOS INDEVIDOS (+Código de entrega)**
Chega de bloqueio e desligamento sem motivo!

E NO DIA DA GREVE...
O PAPO É RETO: Depois de juntar com o bonde da sua região pela manhã... encostem em algum lugar que sai bastante pedido (restaurante, shopping...) e **BREQUEM** todos os pedidos. Ninguém trabalha em dia de greve! Espalhe o chamado por outros lugares e regiões! **VAMOS BRECAR TUDO!**

SOLTA A VOZ E ESPALHA A GREVE PRA GERAL!

- imprima e cole esse cartaz na bag, compartilhe no face e zap.
- grave vídeos pra jogar no zap convocando geral pro dia 11/9
- dá um save no celular abaixo se precisar de ajuda pra agitar o bonde da sua região!

FB.COM/TRETANDRAMPO
FB.COM/COLINDEPENDENTEAPP

@TRETANDRAMPO
@C.I.T.APP

11 99707-0092
11 91125-5978

Fonte: Greve nacional contra o terrorismo dos APPs, 2021.

Assim como no panfleto relacionado ao primeiro Breque dos APP's, este traz algumas explicações sobre as motivações da greve, como os altos riscos corridos e a baixa remuneração, e

propõe pautas, com uma modificação em relação às pautas expostas no Breque: agora, se visava também eliminar o agendamento de corridas, fato hoje mais desenvolvido e relacionado ao trabalho dos entregadores na modalidade OL.

Sobre o momento em que ocorre esta manifestação, Nathan expõe a sua percepção do momento da luta institucionalizada dos entregadores, trazendo reflexões sobre a participação e o entendimento que o SindiMotos possui a respeito da luta por melhores condições para os entregadores por plataforma:

Algumas pessoas já estavam se aproximando do coletivo ali também né... aí tem a galera do sindicato que tava junto e que tão tretados agora... tem um lance com o sindicato que eu em um certo momento tentei ver quem do sindicato tava pilhado e vou me aproximar dessas pessoas pra ver se consigo potencializar alguma coisa... e não tá rolando! Daí agora já tô num outro movimento... mano, eu vou fazer um bagulho e não vou chamar essa galera que isso aqui é treta! Não tem inserção, não chama ninguém... o sindicato em si não participou do ato! Aquelas pessoas tavam como independentes! O Sindimotos não faz luta sobre os aplicativos, porque os aplicativos não são trabalhadores do Sindimotos, entendeu? Saca? Tu não é sindicalizado se tu é trabalhador de aplicativo. Então eles não tão nem aí, cara! Eu ouvi do próprio presidente do sindicato, do Walter, o cara falando: mano, a gente tem que tirar todo mundo que tá nos aplicativos e formar cooperativa de motoboy! Formar as cooperativas e é isso aí que tem que acontecer! Nada que a gente fizer contra os aplicativos vai dar! Aí o cara falou assim: no mundo inteiro é isso que tem sido feito! Não, mano! Não é o que tem sido feito no mundo inteiro! (Nathan, 26 anos)

Nathan fala mais especificamente sobre esta manifestação, trazendo o que considera o seu mérito e a sua esperança em relação ao futuro da luta dos entregadores por plataforma de maneira institucionalizada:

Mas tirando isso a gente sempre teve muita dificuldade de poder avançar, assim... tanto é que o resultado foi esse último breque que a gente teve que foi uma coisa muito simbólica assim, né... muito pequena e que foi, modéstia à parte... uma parada que foi um esforço do coletivo, mas que foi um esforço muito meu, assim, porque basicamente era eu e mais dois companheiros que são motoristas fazendo toda a mão de divulgação, né? A gente tentou agrupar o máximo de gente que a gente consegui no menor tempo possível... e deu no que deu... tava ali numas 12 pessoas naquele dia... mas tirando isso, acho que já foi um crescimento porque já aproximou algumas pessoas, já se criou alguns outros laços... e como a gente sabe que a galera do aplicativo também é muito... tá, daqui a pouco não tá... (Nathan, 26 anos)

Como é possível perceber no decorrer desta discussão, as manifestações de entregadores foram se tornando progressivamente menores, a pauta da luta dos entregadores por plataforma foi perdendo espaço midiático e político e os grupos organizados em torno da pauta foram se separando por discussões e brigas internas. O entendimento aqui proposto é que as manifestações de entregadores representaram uma parcela minoritária da luta da categoria - apesar de as pautas serem consideradas relevantes por todos os entregadores. Essa falta de representatividade se torna ainda mais gritante quando as manifestações se tornam reduzidas a uma dúzia de trabalhadores, desconhecidas ou renegadas pelo restante da sua classe profissional.

Por isso cabe a discussão seguinte, que visará tratar de como está sendo constituída a luta cotidiana por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma em Porto Alegre. Como eles desempenham a luta pelo amor, o direito e a solidariedade de maneira a manter o trabalho de entregas por plataformas algo viável para ser realizado nas suas longas jornadas diárias sem garantia de remuneração ou segurança? É o que se discutirá a seguir, indicando alguns caminhos para se compreender melhor o trabalho por plataforma e as ações dos trabalhadores nele inseridos.

5.2.2 A luta cotidiana por reconhecimento: o amor, o direito e a solidariedade no dia a dia dos entregadores

O amor é a primeira etapa do reconhecimento construído reciprocamente. Honneth (2009) aponta que o amor pode produzir um sentimento de segurança na experiência, de confiança em si, produzindo a possibilidade do desenvolvimento de todas as distintas atitudes de autorrespeito⁶. Na realidade dos entregadores-ciclistas por plataforma, este se manifesta em diversos momentos dos discursos dos entrevistados. É recorrente o fato de um familiar ou amigo ser quem indica o trabalho de entregas por plataforma. Bruno, 28 anos, relata que começa a trabalhar com entregas por influência do irmão:

Ele [o irmão] disse: vai lá que tu consegue... ele falou assim, consigo fazer tanto por dia... aí me interessa... é só eu conseguir um veículo que rola! [...] Aí é a pandemia... é, a pandemia! Tava difícil de conseguir serviço ali e tal... aí o meu irmão: bah, tem a Uber aqui que eu faço... dá pra tirar um dinheirinho bom, tu te inscreve e eles te chamam na hora! Aí comecei a fazer e tô até hoje! Só mudei a plataforma... aí me inscrevi na Rappi, no mesmo dia já me chamou e tô até hoje! (Bruno, 28 anos)

Outra influência comum são os amigos que se tornam entregadores e, assim, se constituem enquanto referência para os que estão por começar. Frederico, 22 anos, conta que influenciou alguns amigos, inclusive Daniel, 29 anos, outro entrevistado para a pesquisa:

Meus amigos também! Até já indiquei muitas pessoas pra trabalhar com isso porque dá um dinheiro legal... alguns tão fazendo hoje em dia... como o Daniel, 29 anos... ele voltou a trabalhar na tele agora, porque antes ele trabalhava na lancheria do sogro dele... aí ele me perguntava como é que tava as tele... aí eu comentava que tava dando um dinheiro legal, por que não volta? e tal... daí foi o que ele fez, cara! Ele voltou pras tele-entrega, entendeu? (Frederico, 22 anos)

⁶ Aqui o amor é tratado de forma mais ampla que a exposta por Honneth (2009) em sua obra *Luta por Reconhecimento*, ultrapassando o desenvolvimento psíquico da personalidade e abarcando todas as relações afetivas.

Gustavo, 52 anos, tem como serviço principal a atuação como porteiro, mas faz entregas como complementação de renda. O seu relato é exemplo do que acontece nestes casos, sendo motivado por um colega de trabalho que também faz entregas nas horas livres:

Me cadastrei ano passado, cara... levou três meses... mas só que daí eu não tava naquele impulso de fazer e tal, o corpo tava preguiçoso... só que daí um cara que trabalha comigo de porteiro, um camarada meu que ele começou a fazer: bah, vamos fazer, a gente faz junto! Daí me incentivou... daí eu tô indo, entendeu? [...] Meus amigos, desses que eu te falei, que são... são uns cara, bah... é uma boa, né! Foi um amigo meu que me incentivou a fazer! (Gustavo, 52 anos)

Assim, o início da trajetória de um entregador-ciclista por plataforma é permeado por relações afetivas. A figura do irmão e do amigo como motivadores da entrada neste trabalho parece ser fundamental para a dinâmica de se arriscar nas ruas ao contar com um suporte, seja emocional ou físico, de uma relação próxima.

Já outras figuras familiares dos entregadores - como pai, mãe, esposa e filhos - estão frequentemente nos seus discursos acerca da ancoragem emocional relacionada ao trabalho. Estes discursos muitas vezes têm relação com este trabalho ser composto por cargas horárias que muitas vezes ultrapassam 10 horas diárias, com pouquíssimas folgas - em geral, uma por semana - e riscos à integridade física.

Bruno, 28 anos, relata que os amigos apenas acham importante estar realizando algum trabalho, já a esposa se mostra reticente e gostaria que ele estivesse trabalhando com carteira assinada:

Os meus amigos, eles nem comentam muito, né? Eles acham... o importante é tu tá trabalhando. A minha esposa acha que se desse, tá... pra tá num outro de carteira assinada... com certeza! Mas se esse aí tá bom, é o que tá ajudando no momento... (Bruno, 28 anos)

A relação com pais e mães é também relevante nesta discussão, já que é recorrente que os entregadores relatem a preocupação e/ou apoio paterno e materno com o trabalho como entregador. Daniel, 29 anos, com sua narrativa sempre permeada pela religiosidade, destaca a interação que teve com a sua mãe ao falarem sobre o seu trabalho como entregador:

A minha mãe esses tempos né... ela falou pra mim: ai que pecado, meu filho! Aí eu falei: mãe, isso é obra de deus na minha vida! É obra de deus! O espírito santo é maravilhoso, mãe! Quando a gente escuta a voz do espírito santo e a gente vê que Jesus Cristo é conosco, ele demonstra de qualquer forma que a gente possa buscar fazer o bem pras pessoas! E quanto mais eu tava sufocado... não dizendo assim, preso... mas sufocado... trabalhando onde eu tava com o meu sogro, sabe? E hoje eu tenho a liberdade de conversar com ele, entende? Tava afetando a nossa relação! Tava afetando a relação com a minha esposa,

porque a gente trabalhava junto, entende? Então eu tinha que sair... e quando a gente escuta a voz do espírito santo, quando a gente escuta a voz de deus, aquele momento... desatai! desatai-o e deixai-o ir! Então deus ele manda a gente... desata dali! Sai dali! Vai pra outro lugar! Vai pra outro lugar! Tem outro ambiente, tem outro serviço que tu pode fazer, que tu pode ganhar um pouco mais do que tu tá ganhando, sem se estressar! Hoje tu tem saudade da tua esposa, antes tu não tinha saudade da tua esposa! Hoje tu passa o dia todo na rua e quando tu chega em casa tu dá um beijo nela, tu quer abraçar ela! Então são essas palavras que deus fala pra gente! E quando a gente anda no caminho do espírito santo, tudo dá certo! Quando a gente anda no caminho de deus, tudo dá certo! (Daniel, 29 anos)

A figura da mãe cuidadosa é recorrente e, mesmo com 52 anos de idade, Gustavo conta que a sua família o apoia, descrevendo o pedido de sua mãe:

Cara, eles [família] me apoiam, cara! Eles me apoiam em tudo, cara! [...] Minha mãe tá tranquila... ela mora na praia... ela só disse: ó, te cuida! Tem que te cuidar! Cuida esse trânsito aí! Cuida da tua saúde... mãe não importa a idade, a preocupação é a mesma! Mãe não adianta, cara... pode tá com tantos anos, se a tua mãe tiver viva, vai ser a mesma coisa, cara! (Gustavo, 52 anos)

João, 20 anos, é o único a descrever o seu pai como figura inserida nessa dinâmica de preocupação pelo filho estar realizando um trabalho arriscado:

Meu pai, ele é muito complicado... porque eu trabalhava num lugar fixo, num escritório fechado... aí ele tava mais tranquilo! Mesmo tendo as questões de eu ficar muito estressado, ele tava mais tranquilo porque eu não tava me arriscando... agora que tô na rua meu pai fica... até hoje não sofri acidente, mas já levei muita fechada e quase sofri um acidente uns dias atrás por questão de... eu cortei a rua e não tinha visto um ônibus virando, daí o ônibus foi virando na minha direção... aí eu quase sofri um acidente! (João, 20 anos)

Entretanto, esta preocupação culmina por ser formadora de um vínculo afetivo, que desperta motivação em quem realiza o trabalho e um senso de cuidado. Frederico, 22 anos, traz em sua narrativa a preocupação da mãe e da avó e o sentimento de apoio que relata receber dos familiares:

Minha família apoia muito, né? A mãe, principalmente... a vó... porque... claro, no começo elas não gostavam muito porque eu chegava muito cansado, né cara... elas não gostam deste fato... por este motivo, porque elas sabem que eu jogo futebol, entendeu? Então elas se preocupam mais com esse meu bem estar, mas me apoiam muito! (Frederico, 22 anos)

A entrevista realizada com Carlos, 31 anos, apresenta três outras situações relevantes. A primeira diz respeito à construção de relações jocosas entre os entregadores, algo que é aparentemente comum e fortalece os seus vínculos. Ao ser questionado sobre o que a sua mãe achava do trabalho de entregas que estava realizando, outro entregador que estava próximo brinca dizendo que a mãe de Carlos "dá graças a deus que tu [Carlos] não tá vagabundeando em casa!". O

entrevistado entra na brincadeira, confirmando que a mãe "dá graças a deus! Já fiquei 3 semanas na *baia* [casa] já... louco da vida... a mãe querendo me dar um pedaço... vai trabalhar ô desgraça!" (Carlos, 31 anos).

A segunda situação relevante apresentada na entrevista com Carlos se relaciona ao fato dele ter filhos. Em uma conversa com outro entregador que passa durante a entrevista defendendo o trabalho como OL, Carlos expõe que:

Eu já virei OL, já vendi a minha alma! Comprei de novo! Não vale a pena, não tem vida meu! Mas tu não tem vida! Tu eu acho que não tem filho, né? Uma vez eu disse pro meu OL que eu precisava fazer um bagulho pra minha criança e ele disse tem mais tantos... então pra mim não vale a pena! (Carlos, 31 anos)

A flexibilidade de horários possibilitada pelo trabalho de entregas para plataformas na categoria nuvem é um fator que costuma surgir com frequência elevada nos discursos dos entregadores que tem filhos. Carlos conta sobre a sua folga, durante a semana, ser relacionada a esse fato:

Eu já folgo um dia, tipo amanhã eu já não venho, que é terça-feira. É a minha folga sempre terça-feira... é sagrado, eu não venho! É a minha folga porque tenho que ficar com meus filhos. Já foi estipulado terça-feira. (Carlos, 31 anos)

A terceira situação que surge na entrevista com Carlos é em relação à participação em manifestações dos entregadores por plataforma. É neste momento que ele profere a frase que compõe o título deste trabalho: quem é que vai correr por nós? Ela está diretamente relacionada às dificuldades de se realizar a luta política enquanto trabalhador plataformizado, já que diversas famílias dependem do sustento diário, que não será repostado em caso de falta:

Aquelas paralisações que a gente fez, tá? Eu fui em quase todas, só a última que eu não fui que eu me acidentei, tá? Mas assim ó... tem muita gente que não parou! Assim como eles falaram: mano, eu tenho família pra sustentar! Tem nego que só trabalha com isso que nem eu! Tá ligado? Não pode parar, se tu parar, tu tá fudido! E aí? Quem é que vai correr por nós? (Carlos, 31 anos)

Assim, o relevante a se apreender da discussão sobre a dimensão do amor em relação ao trabalho de entregas por plataforma é que este é fundamental tanto nos processos de ingresso neste trabalho quanto de permanência. Também afeta diretamente a possibilidade de ação, sendo mais evidente no caso do entregador que não participa de uma greve pois sustenta economicamente a sua família, mas também presente em níveis mais sutis como a ampliação de cuidados durante o trabalho para promover tranquilidade à mãe, pai ou avó.

Em sequência ao amor, se encontra a luta pelo respeito cognitivo a partir da luta por direitos. Aqui se encontra a distinção mais profunda entre a luta por reconhecimento institucionalizada e cotidiana dos entregadores-ciclistas. Honneth (2009) entende que na experiência do reconhecimento jurídico um sujeito é capaz de se considerar "[...] como uma pessoa que partilha com todos os outros membros de sua coletividade as propriedades que capacitam para a participação numa formação discursiva da vontade [...]" (HONNETH, 2009, p. 197). Este não parece ser o caso dos entregadores-ciclistas por plataforma, que inseridos em um trabalho precarizado e de realização - aparentemente - individual, culminam por desacreditar na possibilidade de adquirir uma condição de autorrespeito pela demanda de suas vontades a partir da mobilização política institucional.

Ao adentrarmos a discussão sobre a luta por direitos, deve-se sempre levar em consideração que as pautas levantadas e as formas de ação política estão relacionadas à dinâmica afetiva com familiares e amigos. Também cabe considerar que é praticamente um consenso entre os entrevistados que eles gostam de realizar o trabalho, o que o torna precário são as condições dadas pelas empresas, que afetam a remuneração e a segurança no trabalho.

Na sequência da sua fala, Carlos relata sua experiência com manifestações de entregadores - se valendo do Breque dos APP's como exemplo - e reforça seu argumento sobre a necessidade de alguns entregadores não poderem parar de trabalhar nos dias marcados para paralisação:

A gente fez. Tá, vou te ser bem sincero. A gente fez... se eu não me engano foi um ano e meio atrás... o que que a gente fez? Como a gente não podia parar... assim... o pessoal, a gente se juntou em um monte de gente e começamos a parar nos estabelecimentos que bombavam. Não vamos deixar! Mas aí entra aquela questão assim ó: como é que tu vai parar um negócio que o cara depende daquilo? Entende? Eles sabem que o cara depende daquilo... então é por isso que eles [plataformas] botam o bagulho [remuneração] lá embaixo, porque sempre vai aparecer alguém que tá mais necessitado e que vai fazer! Tu entendeu? É essa a questão! Eles sabem que vai ter gente que vai fazer! Tem nego que diz: ah, esse daí é fominha! Mas não é fominha, mano! Tem que ver que o cara necessita daquilo, o cara tem só aquele trampo pra fazer. (Carlos, 31 anos)

Ao contrário de Carlos, a maior parte dos entrevistados ou relata não saber da existência de manifestações por direitos para os entregadores ou prefere não participar. É recorrente o discurso de que na data marcada para a manifestação o entrevistado não poderia participar por algum motivo. Frederico, 22 anos, comenta que soube da realização de um protesto, mas que não pode ir por causa de seu treino de futebol e conclui que, mesmo com a manifestação, nada havia mudado em relação às condições de trabalho:

Teve um protesto esses tempos atrás aí, pra... como te falei, pra taxa mínima e tal... que é o que a Uber fez... bah cara, isso daí é complicado... porque nem todos tem a mesma ideia, né? Pra uns tá bom... pros de moto tá bom né? Ou não, também... Aí os de bike acabam sofrendo mais pra pedalar... e assim vamos indo né cara... eu não consegui participar

porque eu tinha compromisso, né... tinha o futebol no mesmo dia... tem que fazer protesto! Porque se não o cara... tipo assim, fizeram o protesto e não mudou em nada... não sei assim o que tem que fazer pra eles começar a olhar mais nós! (Frederico, 22 anos)

Heitor, 17 anos, argumenta que perdeu uma manifestação porque estava no colégio, mas que esta havia surtido efeito já que a tarifa subiu em sequência ao ato. Em outro ponto da entrevista, ele argumenta que isto seria uma prova de que as empresas possuem recursos para uma melhor remuneração dos entregadores:

Ah, nunca fui [em manifestações de entregadores]! Pior que eu nunca fui! Eu tô ligado que rola... uma vez eu ia ir, mas daí eu não fui... fui pro colégio. Eu ia ir... daí quando eu tava no colégio eu vi que... ah meu, vamo lá protestar em tal lugar... nem me lembro que lugar que era! Aí eu bah, tô no colégio... Mano, da última vez eles tavam 3,75 a arrancada da banda da Uber... fizeram um protesto e foi pra 5! Daí funcionou! Mas daí deu um tempo, abaixou de novo... ficou mais de uma semana, ficou um mês, acho, bombando e daí por último, agora, baixou pra 3,75... daí é judiaria, né? (Heitor, 17 anos)

Outros entrevistados desconfiam da possibilidade de transformação a partir de manifestações ou a organização política dos entregadores. Gustavo, 52 anos, relata acreditar que não existe qualquer organização política vinculada aos entregadores e que soube de um grupo de motoboys que gostaria de começar um sindicato, algo que diz servir "só pra levar do cara":

Eu acho que não existe [organização política vinculada aos entregadores]! Acho que não existe, cara! Aliás... esse senhor lá do Carrefour que eu troco uma ideia... bah, ele é um cabeça, cara! Ele até andou comentando... eu já tinha visto os motoqueiros comentando que eles iam fazer uma paralisação agora... não sei por quando! Essa semana aí, cara! Eles querem entrar com um sindicato... mas sindicato tu sabe! Sindicato é só pra levar do cara... eles não fazem nada! Isso aí é conversa, cara! (Gustavo, 52 anos)

Em sequência, reitera a sua falta de fé na possibilidade de organização política e atribui este sentimento principalmente ao fato de se estar realizando esta tentativa no Rio Grande do Sul, onde haveria muita "politicagem" e "falcatrua":

Sinceramente... olha... eu não levo fé, cara... não levo, cara... principalmente aqui no nosso estado, cara... tanto aqui, ou noutro estado que seja... é muita politicagem, é muito cara falcatrua dessa gente aí cara. Uma boa seria, com certeza! Mas sabe que não vai rolar... (Gustavo, 52 anos)

Em consonância com as falas de Nathan, 26 anos, sobre a dificuldade em organizar grupos políticos relacionados aos entregadores, a temática da falta de união da classe surge como elemento de descrença na possibilidade de transformação. Arthur, 54 anos, conta que apoia as paralisações ao não sair de casa com o argumento de não "se incomodar" com outros entregadores e que não se interessa em participar ativamente por falta de união:

Se fossem unidos... nesse ponto [reivindicar direitos] o pessoal não é unido. Não é questão de opinião... é que um fica lá: ah, mas eu vou trabalhar não sei o quê... se parasse mesmo, que teve as paralisações de bicicleta e tudo... mas não... a maioria não faz... faz um grupo X, um outro grupo X não faz... nesse ponto não são unidos. Não gurizada... eu não sou muito afim de... até vou... porque eu me conheço! Eu não sou de ficar parado... e vai dar merda porque eu vou pra frente e vai dar merda... mas eu vou! Então... mas eu sou solidário! Fico em casa aquele dia, que é pra não me incomodar com quem tá trabalhando e não tá trabalhando... fico em casa descansando! Eu apoio! Toda vez que teve, eu fiquei em casa... nesse sentido podiam ser mais unidos... (Arthur, 54 anos)

Heitor expõe outra dificuldade em relação à realização de paralisações de entregadores por plataforma. Com a recusa de um pedido por um entregador, este é passado para outro e assim segue até que o pedido seja aceito. Em caso de demora ou dificuldade para que algum entregador aceite o pedido, o valor deste irá aumentando gradualmente, aumentando a probabilidade de aceitação:

Ah, mas as vezes os cara podem se comunicar: ah, vamo parar hoje... ninguém vai trabalhar! Mas sempre tem um... pode parar 100, vai vir 1 e vai fazer. E outra né... quanto mais tempo vai passando, mais vai aumentando a banda... no caso tu recusou, eu recusei... tocou a 5 pila, tu recusou, eu recusei, mais 5 recusaram... daqui a pouquinho já tá 10, 20 pila aquela banda ali! Por quê? Porque eles são obrigados a entregar! Daí eles tem que aumentar o preço deles, né? (Heitor, 17 anos)

Apesar de todas essas dificuldades e descrenças, todos os entrevistados tinham opiniões sobre quais deveriam ser as melhorias feitas pelas empresas-aplicativo. Elas caminham em consonância às reivindicações feitas nas manifestações e expressas nos panfletos: aumento da taxa de entrega e aumento da segurança em relação ao trabalho - tanto a partir da distribuição de equipamentos de segurança quanto em relação a seguro em casos de acidente.

Para além da remuneração propriamente dita, existe o entendimento de que certos custos em relação à execução do trabalho deveriam ser pagos pelas empresas. Como Bruno, 28 anos, aponta em relação a alguns itens essenciais ao seu trabalho, exemplificando como hoje existe apenas uma dinâmica de distribuição de certos brindes pelas empresas, misturando itens essenciais à realização do trabalho com objetos sem qualquer relação:

Ah, poderia... poderia... às vezes não digo nem com o salário, mas que nem tu falou assim: dar alguma ajuda pra um capacete, pra um crédito no telefone... a Rappi não posso reclamar muito porque eles dão muitas coisas... já me deram um casaco, aqueles corta-vento... já me deram aqueles copos acrílicos... não que seja grande coisa, mas deram! Eles fazem parceria com alguma coisa aqui que eles deixam um brinde pros entregadores... ah, vou buscar aqui nesse restaurante, daí o restaurante tem parceria. Eles deixam alguma coisa ali, se tiver disponível, o primeiro que chegar pega, entendeu? Boné eu já ganhei! Mas podem melhorar alguma coisa, assim... (Bruno, 28 anos)

Os entrevistados também defendem que o ideal seria a regulamentação do trabalho de entregas por plataformas. Entretanto, desconhecem as iniciativas legislativas que estão ocorrendo no momento das entrevistas, produzindo falas por vezes confusas e com pouca confiança. Arthur, 54 anos, é veemente ao afirmar que deveria existir uma legislação:

Tinha [que ter legislação]! Que tão tentando fazer, né? Eu sei que na Inglaterra... a Uber tinha saído de lá... eles tinham que ser obrigados a assinar carteira... tinha sido retirado de lá... e aqui vai acabar fazendo a mesma coisa né... eu sei que tá rolando... teve a segunda audiência com eles né? Do ministério do trabalho... sei que foi a Uber... não sei se foi o iFood... não! a 99! Tem audiência né... tô cuidando pra ver se eu vejo alguma coisa. (Arthur, 54 anos)

Gustavo, 52 anos, reforça a ideia de que a regulamentação deste trabalho transformaria a forma como os próprios entregadores o consideram, afirmando que sairia do seu atual emprego como porteiro para trabalhar exclusivamente com as entregas caso houvesse algum tipo de proteção social:

Lógico que sim! Regularização né cara... entendeu? Poderia ter! Porque o cara tá a disposição... Ah, com certeza! Eu largaria de onde eu tô agora e ficaria só aqui... [não o faz pela insegurança na remuneração]. Tem gente que entrou e dá um peitão e fica... mas o meu objetivo não é esse... se melhorar alguma coisa, com certeza! (Gustavo, 52 anos)

No final das contas, o que se percebe é uma postura passiva dos entrevistados em relação à disputa por regulamentação, como pode ser resumido pela fala de Kelvin, 21 anos:

Não, pior que não! Só algumas vezes eu vejo alguma coisa que colocam... mas divulgam tanta coisa, é tanta fake news... tá, se tão mandando, se tem a lei tal, a PEC tal... então os cara tão fazendo os corre lá, os vereador, os deputados... tá fazendo e vai regulamentar. Se não regulamentar, simplesmente vai ser só mais uma notícia falsa. Então eu deixo rolar, se acontecer, aconteceu. (Kelvin, 21 anos)

O entendimento dos entregadores-ciclistas sobre as condições de funcionamento do serviço de entregas por plataforma é elevado e, a partir destas informações, conseguem compreender os entraves para uma melhor condição de trabalho e formular propostas relevantes para transformar esta realidade. Apesar disso, tendem a não acreditar na possibilidade de colocar em pauta essas propostas para que sejam efetivadas pelas empresas.

Assim, a sua prática se desloca da tentativa de inserção de reivindicações na pauta legislativa para um apoio mútuo localizado e calcado nos pequenos grupos de entregadores-ciclistas que se encontram diuturnamente nas mesmas esquinas. Aí reside a experiência da solidariedade, que se constitui como um código ético entre os entregadores-ciclistas.

Se Honneth (2009) enxerga a solidariedade na possibilidade de se referir positivamente a suas capacidades e propriedades concretas em um contexto social amplo, nos grupos de entregadores-ciclistas se produz um gérmen de estima social quando os entregadores-ciclistas criam a condição de "[...] partilharem a orientação pelos valores e objetivos que lhes sinalizam reciprocamente o significado ou a contribuição de suas propriedades pessoais para a vida do respectivo outro" (HONNETH, 2009, p. 199).

A descrença dos entregadores-ciclistas na via institucional supera o entendimento de que a regulamentação do seu trabalho seria algo positivo para a classe como um todo, fazendo com que a sua energia de transformação da realidade vivida seja utilizada em outro processo: o da solidariedade. É a partir da solidariedade entre os parceiros de trabalho que se dá o foco da luta por reconhecimento destes trabalhadores. Assim, não se deve afirmar pela pequena participação em manifestações e movimentos políticos que esta não é uma categoria que luta pelo seu reconhecimento, mas que o foco de sua luta não está na via institucional.

As dinâmicas de apoio mútuo, a confiança de que pode contar com algum outro entregador - conhecido ou não - em um momento de dificuldade torna o trabalho de entregas por plataforma mais suportável. A bicicleta enquanto modal de entrega acaba por ser peça central nesta dinâmica, já que as manutenções são em geral realizadas pelos próprios entregadores, que se ajudam com conhecimento, peças e ferramentas.

A forma como a dinâmica da solidariedade se constitui é, principalmente, através de grupos. Estes grupos estão tanto no ambiente físico quanto virtual e organizam a ação dos entregadores em relação às alegrias e percalços da vida com entregas por plataforma. Carlos, 31 anos, sintetiza bem esta passagem da confiança na manifestação política ampla para a solidariedade do grupo ao contar a trajetória para a constituição do grupo em que participa ativamente:

Tem um grupo... mas assim ó... tenho um grupo aqui ao qual eu participo, tá? Até aquele mano ali é um dos gerenciadores, tá? Só que o que que acontece... acontece o seguinte: nós temos 218 cabeça. Chega na hora, é que nem eu disse: ninguém sabe da vida de cada um. Então... tipo... chega na hora é sempre os mesmos 30 que tão aí. Os 20 que tão aí... os 10 que tão aí... tá ligado? Então o que que acontece: a gente fez um outro grupo. Nesse grupo, se eu não me engano, tem 25 só. Um dos administradores falava: que que me adianta ter 218 nego pra fazer algum bagulho e só 20,30 ir? Eu vou ficar com esse grupo de só 20,30... entende? Se eu perder... furou um pneu ali... eu só tenho esses 20,30 mano que vão parar pra me ajudar a fazer... então fica só com aqueles 30 ali! E vai pra além dos protestos! A gente vai um na casa do outro, faz churrasco... é um bagulho que já ficou tipo família, tá ligado? Todo mundo já sabe mais ou menos qual é que é a caminhada de cada um, entende? Então não é um bagulho só de tele... o bagulho já virou já... resenha, tá ligado? O bagulho é legal! Não é aquele bagulho de ah, os nego só se conhecem aqui! Não é só relação da praça, da rua... é um bagulho que vai além... é um bagulho que o cara ah, tô precisando de tal coisa... vamo lá! Que nem teve um mano agora que se acidentou um pouco antes de mim! Só que ele se acidentou mais grave, ele quebrou o pulso. Mano, o cara não tá trabalhando? Toda quinzena a gente se ajunta pra dar apoio aqui ó... todo mês a gente vai lá

e leva ó! Fizemos o grupo Família Motoboy... tem 19 nego! Que são os de fé! Que são os que vem e fazem o bagulho! E é só nós! (Carlos, 31 anos)

A narrativa de que "já ficou tipo família" é recorrente e faz pleno sentido quando se convive com tamanha intensidade com um determinado grupo de sujeitos. Os entregadores não se entendem enquanto concorrentes, mas como parceiros, companheiros que estão em uma mesma luta diária. Frederico, 22 anos, ressalta a "união" entre os entregadores e como a confiança neste suporte é importante:

Tipo assim, cara... a gente como entregador a gente vê o outro entregador como um batalhador, que tá correndo atrás! Porque assim ó... eu sei o porquê de eu tá trabalhando como entregador, entendeu? Eu tô correndo atrás, tô pagando as minhas contas. E tu vai ter uma noção exatamente no outro entregador, entendeu? Porque hoje em dia tá muito difícil encontrar trabalho de carteira assinada, tá difícil de encontrar... então a gente vê isso, entendeu? Tem uma união, uma certa união dos entregadores, entendeu? Bem forte, bem forte... porque tem os entregador de bike, tem os entregador de moto... a união, ela prevalece com nós assim... igual... eu já presenciei tentar assaltar o entregador de bike, entendeu? E de chegar... ele tava vindo pro mac da Silva Só e ele falou que tentaram assaltar ele... e automaticamente ali tinha... mais de 20 entregador de bike... 10... e automaticamente todos foram atrás do cara, tá ligado? Que tentou assaltar ele... tem essa união, essa parceria aí... então isso é uma coisa que faz a gente continuar trabalhando, entendeu? Que tu não tá trabalhando sozinho, que tu tem alguém pra conversar, entendeu? Ah, daí tu tá desanimado ou outra pessoa tá desanimada e tu tá animado... aí tu vai lá e anima a pessoa, bora lá! Bora que tem que trabalhar! Isso é muito legal, cara! (Frederico, 22 anos)

Ele conta que criou o grupo de WhatsApp dos entregadores com quem se relaciona, ressaltando que aquela relação vai para além das conversas, se materializando de diversas formas:

Eu tenho! Aliás, fui eu quem criei [grupo no WhatsApp]! Na hora de ir embora, se mora pro mesmo lado... bota no grupo ali: tô indo embora e tal, quem vai? Igual tem o cara que vende suporte pra botar o celular no pescoço... a rapaziada que conhece já pergunta se tem pra vender ou não, entendeu? Então assim, o grupo não serve só pra conversar e tal... serve pra tipo, socorrer, pra venda, pra começar um movimento, tá chovendo, quem vai trabalhar na chuva... entendeu? Várias coisas! (Frederico, 22 anos)

Kelvin, 21 anos, vem de Gravataí para Porto Alegre realizar o trabalho como entregador e utiliza dessa experiência para guiar outros entregadores que saem de grande Porto Alegre para vir trabalhar na capital:

E daí depois tem a parte mais social, que a gente tem em volta aqui... tem uns aqui que eu conheço mais, que é o pessoal que é lá de Cachoeirinha, que é lá de Gravataí, que vem tramar... aí esses eu já sou mais conhecido deles. Alguns voltaram e só traram lá de novo, mas vira e mexe tem um que vem de Cachoeirinha pra cá! Aí é aquele troca troca: pô, onde é que eu posso comer aqui? Onde é que tem um restaurante? Tu já começa trocando: bah, cara, tem um lá embaixo, tem desconto e coisa e tal... furo um pneu, alguma coisa: mano, tu consegue fazer um pix aí? Preciso de 15 pra uma câmara nova, alguma coisa. A

gente vai lá, ajuda, aí à noite quando o cara recebe o repasse ele devolve... ou, por exemplo, tá andando na rua, tem um entregador e ele tá trocando um pneu, alguma coisa... geralmente ele vai perguntar pra ti: ô, tu tem uma 14 aí? Uma chave pra ajudar? Se o cara tem, na hora ele já para, ele ajuda a trocar ali... vira e mexe também a gente vê outros entregadores: furou o pneu, ele não sabe trocar... ele fala: bah, maninho, tu me ajuda aqui com um kit pra fazer um remendo? Se o cara tá sem nenhuma entrega ele para ali, que é todo mundo correndo pro mesmo lado, né? A gente tem a mesma visão, a gente sabe como que é a dificuldade, então com certeza o cara vai parar ali, vai dar um suporte. (Kelvin, 21 anos)

João, 20 anos, integrante do grupo que se encontra na Cidade Baixa, elenca outra dinâmica relevante: a da alimentação. Como a remuneração é baixa, o esforço físico elevado e se passa o dia distante da própria residência, a alimentação é uma questão central e muitas vezes complexa, já que não é economicamente viável se alimentar em restaurantes todos os dias. Alguns entregadores levam frutas ou lanches, outros marmitas, já o grupo de João utiliza de uma geladeira onde comida é posta de maneira solidária para que quem tenha necessidade possa fazer uma refeição:

A gente tem um grupo também, então todo mundo... ah, eu preciso de comida aqui... tem uma geladeira lá, se tem alguma comida na geladeira o pessoal fala: ah, tem comida na geladeira! Alguém vai lá e pega... não sei como que foi a questão, só sei que tem uma geladeira na rua e tem torneira do lado, tem até água, se quiser tomar! Tem uma geladeira, a geladeira não fica ligada, é acoplada na parede... aí as pessoas vão lá, limpam e botam comida. Chega um lá, bota comida, daí chega o pessoal lá pra pegar comida. Sanduíche, fruta... às vezes colocam bergamota, colocam banana... tem vezes que tem marmitinha mesmo, que eles fazem... botam na caixinha de leite... e é tipo um restaurante mesmo, que coloca comida lá. É um restaurante que fez a mais do que deveria e bota a comida lá! Pode ser também que alguém faz só pra ajudar o pessoal também! (João, 20 anos)

Alguns dias após esta entrevista com João o grupo havia incorporado uma nova dinâmica em relação à alimentação. Havia sido inaugurada a primeira Cozinha Solidária organizada pelo Movimento dos Trabalhadores Sem Teto (MTST) em Porto Alegre, onde distribuía marmitas de forma gratuita a quem estiver necessitando. Assim, o grupo da Cidade Baixa começou a se organizar para que um entregador fosse responsável por fazer o pedido e outro pela busca, levando ao ponto de encontro do grupo para que todos pudessem fazer a sua refeição.

Este *ethos* solidário é constituído por uma ética intrínseca ao trabalho dos entregadores-ciclistas, sendo Lauro, 36 anos, um exemplo dos limites desta ação solidária entre os trabalhadores:

Pra mim é um colega de trabalho também, né? Se eles precisarem da minha ajuda, se precisar tirar o pneu da minha bicicleta pra ele complementar o horário dele e eu tiver parado... eu vou ali e tiro, não tenho problema nenhum, entendeu? (Lauro, 36 anos)

Ele relata uma situação que demonstra como é feita esta socialização para a solidariedade dentro da classe dos entregadores-ciclistas por plataforma ao relatar um caso em que um entregador não agiu de maneira que considerou correta:

O companheirismo. Anteontem eu tive uma situação bem difícil com um rapaz... nenhum ser humano é igual... eu tava descendo ali na Andradas e tava praticamente sem freio! Sem freio! Bah, cara... descendo ali tinha dois caras das entregas bem na minha frente, só que eu não conhecia eles... eu dei um grito: ô meu, tô sem freio! E o gurizinho, era um jovem, bem novinho, um pouco mais velho que meu filho! Esse guri tinha na base de uns 14... falei: bah, avisei vocês! Eu podia ter batido! Tô sem freio! O que que o rapaz me falou? O problema é teu! Daí eu falei pra ele: eu não ia nem bater em ti, eu ia bater no teu colega, no teu amigo que tá do teu lado... então quer dizer que tu não tá nem aí pro teu colega de trabalho e muito menos pra mim, né? Se eu caísse no chão tu ia me ajudar? Tu não ia me ajudar! Diferente de mim, que se fosse tu, eu iria te ajudar com certeza! Tu não era nem pra tá vestindo essa bag ou usando essa bicicleta pra trabalhar! Porque na realidade tu não é uma pessoa de boa índole! Tu não tem um coração sensível de parar e ajudar o próximo, entendeu? Aí ele pegou, ficou calado e não falou mais nada. Independente se tu tá trabalhando ou não... eu acho assim ó: se o cara se machucou ali, tu tem que ter a humildade de pegar e ajudar! Que tu não sabe se amanhã ou depois não é tu que vai precisar, entendeu? É o que eu penso. (Lauro, 36 anos)

Esta fala de Lauro merece atenção em alguns pontos. Em um momento ele diz para o entregador descuidado: "Tu não era nem pra tá vestindo essa bag ou usando essa bicicleta pra trabalhar!" (Lauro). Nesta passagem Lauro indica que se deve ser uma pessoa ética para poder ser um entregador-ciclista, ele exige isso e aponta que ser solidário é uma necessidade dentro da profissão. Outro ponto relevante se encontra no final, quando argumenta: "Que tu não sabe se amanhã ou depois não é tu que vai precisar, entendeu? É o que eu penso." (Lauro). É este entendimento de necessidade do apoio mútuo que fundamenta o processo de solidariedade entre os entregadores-ciclistas por plataforma.

Aqui fica evidente a discussão trazida até o momento: os entregadores estão a todo o momento refletindo e debatendo propostas para a melhoria das suas condições de trabalho, mas na prática cotidiana quem produz uma condição suportável de trabalho são os próprios entregadores entre si. Como Inácio expressa: "Porque se não é os parceiros, um ajudando os outros... meu... não tem o que fazer!" (Inácio).

A luta por reconhecimento no âmbito legislativo ou do direito é vista como inacessível pela maior parte dos entregadores, o que resulta em manifestações pequenas e neste direcionamento de energia para o apoio mútuo no cotidiano do trabalho. Isto não significa que os entregadores-ciclistas por plataforma não conheçam a sua própria realidade e muito menos que não tenham ideias e propostas para transformá-la a partir da legislação. O que culmina por ocorrer é que estas problemáticas são discutidas internamente nos grupos e se busca superá-las com o esforço produzido entre os próprios entregadores.

Pode-se concluir que o amor e a solidariedade exercem um papel profundo na luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma. Esta se dá, de fato, em situações e relações cotidianas, com amigos, família e entre parceiros de trabalho. A ausência de suporte das empresas e o pouco reconhecimento social são superados a partir de dinâmicas de reconhecimento dentro do grupo, com regras bem definidas e um forte senso de apoio mútuo.

Desta forma, é criada uma comunidade de valores que permite aos entregadores produzirem tanto uma forma de defesa à precariedade do seu trabalho quanto um sentido comum de justiça, extrapolando o apoio mútuo. Cada um dos indivíduos inseridos no trabalho plataformizado de entregas pode contribuir ao próximo, o que os possibilita vivenciar a solidariedade intragrupo e experienciar um senso de honra e dignidade. Como Honneth (2009) expõe ao tratar da guerra: "[...] na experiência partilhada de grandes fardos e privações, origina-se num átimo uma nova estrutura de valores que permite mutuamente aos sujeitos estimar o outro por realizações e capacidades que antes não tiveram importância social" (HONNETH, 2009, p.210).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A luta por reconhecimento promovida pelos entregadores-ciclistas por plataforma expõe as consequências de um processo profundo de precarização do trabalho e de uma individualização deste. As condições de transformação da própria realidade laboral destes trabalhadores são complexas e a sua inserção na sociedade das plataformas apenas a dificulta. Assim, ao trazer luz ao cotidiano dos entregadores-ciclistas é possível encontrar uma série de formas de luta por reconhecimento que possuem uma potência única que permite a realização do trabalho de entregas por plataforma de uma maneira mais digna e suportável.

É evidente que não se deve aqui compreender que ações de solidariedade internas a um grupo de trabalhadores irão transformar estruturalmente as condições de trabalho destes. O que cabe compreender em sequência é como superar o obstáculo de acesso a uma luta por reconhecimento nos termos Honnethianos mais estritos, lidando com escalas sociais mais amplas e visando atingir a justiça social a partir do reconhecimento social.

Quando figuras públicas e instituições políticas relacionadas a uma classe possuem capacidade limitada de mobilizá-la, há de se buscar como e onde está a mobilização desta classe para além dos movimentos sociais, sindicatos ou partidos. Assim, a verdadeira riqueza aqui exposta está em investigar e buscar elementos sobre as possibilidades de resistência encontradas neste "nós" por quem ninguém corre. Existem ao menos quatro momentos em que o apoio mútuo é a ferramenta de possibilitação do trabalho como entregador-ciclista: 1) quando a saúde se debilita, 2) quando as ferramentas de trabalho se desgastam, 3) quando a fome assola e 4) quando o emocional se fragiliza.

Os exemplos trazidos na forma dos discursos dos entregadores entrevistados demonstram que o cuidado em relação à saúde é central em toda a dinâmica de solidariedade entre estes trabalhadores. Seja em caso de acidente ou de doença, o poder contar com o apoio de um colega de trabalho é essencial para manter um senso de comunidade entre os entregadores e seguir acreditando que é possível lidar com os custos da vida a partir do trabalho como entregador-ciclista.

Já a questão do cuidado no momento em que uma bicicleta se quebra ou um *bag* se rompe são os mais recorrentes e parecem ser a porta de entrada para este entendimento coletivo de que se pode contar com o suporte alheio. Os entregadores mais experientes saem de casa com as suas ferramentas e com peças reserva, apoiando aqueles que ainda não tem a expertise em reparos e estão despreparados ou sem acesso a ferramentas e peças de reposição.

A fome, como indicado no capítulo anterior, é uma questão central. Das cenas mais bonitas acompanhadas durante o processo de realização do campo desta pesquisa foi a relação dos

entregadores com a Cozinha Solidária - apelidada como "Cozinha Solitária" de maneira jocosa por um dos entregadores do grupo ao não compreender o nome em um primeiro momento. A dinâmica é complexa, já que envolve identificar a quantidade de marmitas a serem buscadas e o seu momento. Como o trabalho de entregas possui demanda elevada no horário entre 11h e 13h, o almoço destes trabalhadores se dá após as 13h, fazendo com que se deva montar um processo logístico de encontrar qual entregador está mais próximo da Cozinha Solidária no momento de queda da demanda e definir o horário em que o restante irá se encontrar para almoçarem juntos.

As dinâmicas emocionais envolvendo a esfera dos relacionamentos afetivos também podem ser causa de sofrimento ou tranquilidade, já que este é um trabalho sem grande reconhecimento social e que, muitas vezes, é entendido como perigoso ou insuficiente por familiares. Alguns dos trechos de entrevista expostos demonstram a relevância de palavras de apoio e da troca cotidiana entre os entregadores, que promovem motivação coletiva para que todos se esforcem a chegarem mais próximos das suas necessidades e objetivos.

Cada um destes itens é construído no cotidiano do trabalho destes entregadores, sendo a unidade central de atuação o grupo de entregadores. Tudo que é produzido ali passa pelo crivo da experiência e produz relações baseadas em uma ética que preenche a falta de suporte dado pelas empresas e a falta de uma legislação que imponha este suporte. Esta comunidade de valores é o mais próximo que os entregadores-ciclistas por plataforma acessam em termos de justiça.

Todas estas dinâmicas já ocorriam em um momento pré-pandêmico. Entretanto, a pandemia de Covid-19 acentua o cenário de decadência econômica já vivida pelo Brasil e coloca novas pressões sobre os entregadores-ciclistas por plataforma. O valor das *bags* saltou de R\$ 60 para R\$ 150 de 2018 para 2021 quando compradas diretamente das empresas-plataforma, o valor de aquisição de uma bicicleta chegou a dobrar e a alimentação e aluguéis sofreram aumentos significativos pela inflação. A remuneração dos entregadores não aumentou e, em certos momentos, foi reduzida. Estas imposições estruturais trazem ainda maior relevância ao amor e à solidariedade entre os grupos, curiosamente não criando uma pressão para um aumento das manifestações em busca do reconhecimento jurídico.

Do momento de pesquisa propriamente dita até o ponto em que estas linhas finais são escritas, diversos acontecimentos provocam que se busquem mais elementos para a discussão sobre a luta por reconhecimento dos entregadores-ciclistas por plataforma. No dia seis de fevereiro de 2022 foi aprovado o Projeto de Lei 1665/2020 que visa algum tipo de segurança aos entregadores por plataforma, como seguro em caso de acidente ou contaminação por Covid-19. Também houve vetos ao texto original do projeto, sendo de especial relevância o trecho que obrigava as empresas-plataforma a proporcionarem alimentação em momento de descanso para os entregadores.

Pode-se considerar que este projeto é uma consequência do primeiro Breque dos APP's, momento em que a repercussão sobre as condições de trabalho dos entregadores por plataforma ganha destaque nacional. Os impactos reais desta PL que tramita desde meados do ano de 2020 ainda devem ser apreendidos. Também cabe investigar se os entregadores conhecem o seu conteúdo e se acreditam que esta é uma vitória da categoria. Talvez aí lutas pelo reconhecimento jurídico ganhem força, algo que, por hora, é apenas uma suposição possível e um indicativo de pesquisa futura.

No período também ocorreram diversas manifestações Brasil afora. Algumas greves com duração mais prolongada, outras se organizando ou ocorrendo neste momento. Estas podem servir como contraponto à situação que segue vivida em Porto Alegre, onde as organizações políticas relacionadas aos entregadores seguem sem força e incapazes de organizar tais atos políticos. Sobre esta discussão, cabe investigar os efeitos da região, buscando o entendimento do porquê de em algumas cidades ocorreram greves e em outras não. Aí podem residir indícios sobre os elementos mais relevantes no momento de motivar entregadores por plataforma a participar politicamente da luta por reconhecimento jurídico.

No final das contas, "quem é que vai correr por nós?" é muito mais do que uma pergunta retórica, é umas das chaves que possibilita compreender uma dinâmica crescente de precarização do trabalho. Precarização esta que se expande para além das *bags* e bicicletas dos jovens entregadores-ciclistas por plataforma e adentra propostas legislativas de redução dos direitos trabalhistas conquistados no Brasil e mundo afora. Compreender o processo de precarização e de resistência dos que hoje sofrem diretamente com a plataformização do trabalho pode ser essencial para que se regule este processo e se possa retomar um debate público sobre justiça social.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: a globalização de um Sul administrado?. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, 2020a.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos avançados**, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020b.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 1-11, 2019a.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a edição da velha ideia do trabalho amador. Entrevista. **Revista IHU On-Line**, ago, 2019b.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Blog da Boitempo, 2017. Disponível em:
<https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>
Acesso em: 30/10/2021

ABÍLIO, Ludmila Costhek. et al. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; GROHMANN, Rafael; WEISS, Henrique Chevrand. Struggles of Delivery Workers in Brazil: Working Conditions and Collective Organization during the Pandemic. **Journal of Labor and Society**, v. 1, n. aop, p. 1-19, 2021.

ACQUIER, Auréliene; CARBONE, Valentina; VASSEUR, Laëtítia. The sharing economy as an emerging and contested field—How classic and institutional entrepreneurs cope with plural theoretical frames. In: **Theorizing the Sharing Economy: Variety and Trajectories of New Forms of Organizing**. Emerald Publishing Limited, 2020.

ALBORNOZ, Suzana Guerra. As esferas do reconhecimento: uma introdução a Axel Honneth. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 14, n. 1, p. 127-143, 2011.

ALIANÇA BIKE. **Ciclogística Brasil**. São Paulo, Brasil: Aliança Bike, 2020.

ALIANÇA BIKE **Pesquisa de perfil de entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo, Brasil: Aliança Bike, 2019.

ANNA, Bona. **Honneth and everyday intercultural (mis) recognition: work, marginalisation and integration**. Springer, 2018.

ARBIX, Glauco et al. O Brasil e a nova onda de manufatura avançada. O que aprender com Alemanha, China e Estados Unidos. **Novos estudos do CEBRAP**. São Paulo, Vol. 36, n. 03, pp. 29-49, novembro, 2017.

BARDHI, Fleura; ECKHARDT, Giana. Access-based consumption: The case of car sharing. **Journal of consumer research**, v. 39, n. 4, p. 881-898, 2012.

BRASIL. Pesquisa PNAD-COVID19. Disponível em <https://covid19.ibge.gov.br/pnad-covid/>. 2020.

CARCANHOLO, Marcelo Dias; MEDEIROS, João Leonardo. Trabalho no capitalismo contemporâneo: pelo fim das teorias do fim do trabalho. **Revista Outubro**, n. 20, p. 171-197, 2012.

CARDOSO, Ana Claudia Moreira; ALMEIDA, Paula Freitas de. O “Breque dos Apps” contra o falso discurso de autonomia e flexibilidade por parte das plataformas. **Escuta, Revista de Política e Cultura**, 2020.

COCKAYNE, Daniel. Sharing and neoliberal discourse: The economic function of sharing in the digital on-demand economy. **Geoforum**, v. 77, p. 73-82, 2016.

COELHO, Bruna da Penha de Mendonça; JESUS, Ana Beatriz Bueno de; SILVA, Maria Eugênia Pinheiro Sena da. A luta coletiva dos entregadores latino-americanos contra a pandemia do capitalismo-movimentos grevistas em tempos de Covid-19. **Middle Atlantic Review of Latin American Studies**, v. 4, n. 3, 2021.

DE STEFANO, Valerio. The rise of the just-in-time workforce: On-demand work, crowdwork, and labor protection in the gig-economy. **Comp. Lab. L. & Pol'y J.**, v. 37, p. 471, 2015.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco Antônio Gonsales de; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 6, n. 3, p. 647-681, 2019.

DESGRANGES, Nina; RIBEIRO, Wickson. Narrativas em rede: O Breque dos Apps e as novas formas de manifestação de trabalhadores em plataformas digitais. **MovimentAção**, v. 8, n. 14, p. 189-208, 2021.

DUBAL, Veena. A Brief History of the Gig. **Logic Magazine**, n. 10, 2020.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, 2020.

FINCHAM, Benjamin. Bicycle Couriers in the 'New' Economy. **Working Paper Series**. Paper 46. Cardiff University, 2004.

FRASER, Nancy. Recognition or redistribution? A critical reading of Iris Young's Justice and the Politics of Difference. **Journal of Political Philosophy**, v. 3, n. 2, p. 166-180, 1995.

FRENKEN, Koen. Political economies and environmental futures for the sharing economy. **Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences**, v. 375, n. 2095, p. 20160367, 2017.

GAVRAS, Douglas. Aplicativos como Uber e iFood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos. **O Estado de São Paulo**, 2019. Disponível em:

<<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos,70002807079>>. Acesso em: 30 jun. 2019.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação, da Comunicação e da Cultura**, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020.

GROHMANN, Rafael. Os nomes por trás do trabalho plataformizado. **Blog da Boitempo**, 2021.

Disponível em:

<https://blogdaboitempo.com.br/2021/07/19/os-nomes-por-tras-do-trabalho-plataformizado/?fbclid=IwAR1r0PCfrgAk3AskHVXD8yruEdVVsa6I79dFFNZrzu8LO0c1Yane3WUw5z0>

GUERRA, Isabel Carvalho. **Pesquisa qualitativa e análise de conteúdo: sentidos e formas de uso**. Lucerna, 2006.

HEGEL, George Wilhelm Friedrich. **Phenomenology of spirit**. Cambridge University Press, 2018.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna: Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural**. 17ª Edição. São Paulo: Loyola, 2008.

HERLIHY, David. **Bicycle: the History**. Yale University Press, 2004.

HONNETH, Axel. Trabalho e reconhecimento – Tentativa de uma redefinição. **Civitas**, Porto Alegre, v. 8, n. 1, jan.-abr. 2008.

HONNETH, Axel; ANDERSON, Joel. Autonomia, vulnerabilidade, reconhecimento e justiça. **Cadernos de Filosofia Alemã: Crítica e Modernidade**, n. 17, p. 81-112, 2011.

HONNETH, Axel. **Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais**. Ed34, 2009.

HONNETH, Axel. As enfermidades da sociedade. Aproximação a um conceito quase impossível. **Civitas**, Porto Alegre, v. 15, n. 4, p. 575-594, out.-dez. 2015.

HONNETH, Axel. A dinâmica social do desrespeito: para a situação de uma teoria crítica da sociedade. **Política & Sociedade**, v. 17, n. 40, p. 21-42, 2018.

HUWS, Ursula. The algorithm and the city: platform labour and the urban environment. **Work Organisation, Labour & Globalisation**, v. 14, n. 1, p. 7-14, 2020.

I FOOD. **Estudo Locomotiva**. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/estudo-locomotiva>. 2020. Acesso em: 25 de out. 2021.

KENNEY, Martin; ZYSMAN, John. Work and value creation in the platform economy. **Work and Labor in the Digital Age**. Emerald Publishing Limited, 2019.

LIPIETZ, Alain. **Audácia. Uma alternativa para o século 21**. São Paulo. Ed. Nobel. 1991

FILHO, Ricardo Lourenço. Disputas sobre o Direito e a Constituição: “Breque dos APPS”, Entregadores Antifascistas e Greve Política. **Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social**, v. 3, n. 6, p. 41-62, 2021.

MACHADO, Leandro. Dormir na rua e pedalar 12 horas por dia: a rotina dos entregadores de aplicativos. **BBC News Brasil**, 2019. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-48304340>. Acesso em 30 jun. 2019.

MARTIN, Chris; UPHAM, Paul; BUDD, Leslie. Commercial orientation in grassroots social innovation: Insights from the sharing economy. **Ecological Economics**, v. 118, p. 240-251, 2015.

MURILLO, David; BUCKLAND, Heloise; VAL, Esther. When the sharing economy becomes neoliberalism on steroids: Unravelling the controversies. **Technological Forecasting and Social Change**, v. 125, p. 66-76, 2017.

OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal; CARELLI Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE Cássio. **Empresas de Transporte, Plataformas Digitais e a Relação de Emprego: Um Estudo do Trabalho Subordinado sob Aplicativos**. 2018.

PERES, Ana Cláudia. **Olha o breque!: movimento dos entregadores vem chamando atenção para a precariedade das relações de trabalho nas plataformas digitais**. 2020.

PIAIA, Victor et al. “Breque dos Apps”: Uma Análise Temporal de Comunidades e Influenciadores no Debate Público Online no Twitter. **Comunicação e Sociedade**, v. 39, p. 57-81, 2021.

RAPPI. Aplicativo. 2020 Disponível em: < <https://www.rappi.com.br/>>. Acesso em: 25 de out. 2021.

RAVENELLE, Alexandra. **Hustle and gig: Struggling and surviving in the sharing economy**. Univ of California Press, 2019.

RIFKIN, Jeremy. **End of work**. Pacifica Radio Archives, 1996.

RIFKIN, Jeremy; ÁLVAREZ, Francisco; TEIRA, David. **La era del acceso: la revolución de la nueva economía**. Barcelona: Paidós, 2000.

RIFKIN, Jeremy. **The zero marginal cost society: The internet of things, the collaborative commons, and the eclipse of capitalism**. St. Martin's Press, 2014.

SUNDARARAJAN, Arun. The sharing economy. **The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism**, 2016.

SCHOR, Juliet. et al. Dependence and precarity in the platform economy. **Theory and Society**, v. 49, n. 5, p. 833-861, 2020

SCHOR, Juliet.; VALLAS, Steven. The Sharing Economy: Rhetoric and Reality. **Annual Review of Sociology**, v. 47, 2021.

SHIRACO, Sammy. **A History of Bike Messengering in San Francisco**. San Francisco Bicycle Messenger Association. 1996. Disponível em: <http://www.ahalenia.com/sfbma/history.html>

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

SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. John Wiley & Sons, 2017.

THOMPSON, Simon. **The political theory of recognition: A critical introduction**. Polity, 2006.

TOMAZELLI, Idiana. Trabalhador enfrenta fila de espera para se tornar entregador em aplicativos. **UOL**, 2020. Disponível em:
<https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/07/19/trabalhador-enfrenta-fila-de-esp-era-para-se-tornar-entregador-em-aplicativos.htm>

TRINDADE, Karlili; SOUZA, Rafael Bellan Rodrigues de. As contradições da narrativa neoliberal: uma análise do discurso do discurso do empreendedorismo no contexto da plataformização do trabalho. **Anais do Seminário Comunicação e Territorialidades**, v. 1, n. 6, 2020.

UBEREATS. **A história da Uber**. 2020. Disponível em: . Acesso em: 25 de out. 2021.

VAN DIJCK, José; POELL, Thomas; WAAL, Martjin de. **The platform society: Public values in a connective world**. Oxford University Press, 2018.

VAN DOORN, Niels. Platform labor: On the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the ‘on-demand’ economy. **Information, Communication & Society**, v. 6, n.20, p. 898-914, 2017.

WEISS, Henrique Chevrand. **O céu é o limite: trabalho uberizado e governamentalidade neoliberal nos entregadores-ciclistas em Porto Alegre**. 2019. Trabalho de conclusão de curso – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2019.

WEISS, Henrique Chevrand; DUARTE, Mateus Sanches. A semiótica da Uberização em tempos de pandemia: do autogerenciamento subordinado ao breque dos apps. **Revista Contraponto**, v. 7, n. 3, 2020.

ZANONI, Patrizia. Labor Market Inclusion Through Predatory Capitalism? The “Sharing Economy,” Diversity, and the Crisis of Social Reproduction in the Belgian Coordinated Market Economy. In: **Work and labor in the digital age**. Emerald Publishing Limited, 2019.

ANEXO I - Roteiro de Entrevistas

Roteiro de Entrevistas

Perfil

- Idade
- Estado civil
- Gênero
- Raça
- Escolaridade
- Perfil econômico/renda familiar
- Onde mora
- Trabalha para quais apps? Principal?

Entrevista

Trabalho

- Por que começou a fazer entregas por aplicativo? E por que de bicicleta?
- Você está satisfeito nesse trabalho? Gostaria de estar fazendo outra coisa?
- Tinha algum emprego antes ou estava desempregado? Por quanto tempo estava no outro emprego ou desempregado?
- Trabalha, hoje, em alguma outra coisa?

Remuneração

- Você está satisfeito com a sua remuneração?
- Você costuma calcular seus ganhos e gastos? Quanto você ganha por mês? Quanto você gasta?
- O quanto você depende da remuneração do trabalho como entregador para pagar os seus custos básicos (com moradia, alimentação, transporte e família)?

Tempo

- Quantas horas você trabalha por dia? Quantos dias por semana?
- Como você organiza seu tempo? Tira folgas?
- Há quanto tempo você trabalha como entregador-ciclista?
- Quanto tempo pensa em ficar neste trabalho?

Condições de trabalho

- O que pensa sobre as condições de trabalho como entregador-ciclista?
- Qual o papel que as empresas tem na promoção de melhores - ou piores - condições de trabalho? Qual você acha que deveria ser o papel delas neste aspecto?

Socialização para o trabalho

- Ao ver outra pessoa com a caixa de entregador nas costas, como enxerga ela?
- Como é a sua relação com outros entregadores de bicicleta? E de moto?
- Você já tinha trabalhado para aplicativo antes?
- Você percebe alguma diferença entre este e outros trabalhos que já teve na vida? Qual/quais?
- Como você percebe a organização de quem realiza este trabalho? Há uma organização que busque melhores condições de trabalho ou mais união entre os trabalhadores?
- Você acha que os vínculos ou laços entre trabalhadores neste tipo de trabalho é diferente do de em

trabalhos ditos convencionais? Se sim, quais as diferenças? Há mais ou menos formação de vínculos/laços?

Reconhecimento

- Sobre a frase “você é quem faz a sua remuneração”, qual o seu pensamento a respeito?
- Esta forma de trabalho é mais ou menos livre que outras mais convencionais? Por quê?
- Sobre a frase “você é quem decide seus horários”, qual o seu pensamento a respeito?
- Você acha que este trabalho te traz autonomia? Isto é algo positivo ou negativo? E por que você acha isso?
- Sobre a frase “você é empresário de si mesmo”, qual o seu pensamento a respeito?
- Como a sua família enxerga você realizando este trabalho? E seus amigos? E sua/seu companheiro/companheira?
- Que tipo de imagem você sente que passa ao trabalhar como entregador-ciclista para aplicativo? Como os restaurantes e clientes te tratam?
- Quando você se veste para pedalar e coloca a caixa nas costas ou na bicicleta, você sente que outras pessoas te enxergam de que forma? Há diferença em relação a quando não está nesses trajes?
- Você acha que o trabalho de entregador é valorizado socialmente?
- Você se sente desrespeitado de alguma forma ao realizar o trabalho como entregador para aplicativo?

Regulamentação

- Você acredita que o trabalho como entregador-ciclista por aplicativo te traz algum tipo de proteção social?
- Gostaria que a empresa fizesse alguma mudança na forma de remunerar? Qual?
- Qual a sua opinião sobre os bloqueios feitos pelas empresas-aplicativo? Acha que deveria haver alguma mudança em relação a esta política? Qual?
- Quais mudanças você gostaria de ver na legislação/regulamentação sobre a realização do trabalho de entregas em bicicleta para aplicativos?
- O que você pensa sobre ser você quem assume os custos (alimentação, internet, manutenção, proteção, etc.) e não as empresas?
- Você está por dentro das propostas de regulamentação do trabalho para aplicativos? O que acha sobre?
- Caso houvessem essas proteções, como ficaria a tua relação com esse trabalho?
- Você acha que é possível reivindicar algum tipo de melhora nas condições de trabalho nos aplicativos?
- Você esteve nas manifestações de entregadores (como o Breque dos APPs)? O que pensa a respeito?