

<https://doi.org/10.20396/rbest.v5i00.17419>

ARTIGO

Atuação dos sindicatos de entregadores e de motoristas por aplicativo durante a pandemia da Covid-19 em São Paulo

*Eduardo Rezende Pereira**

Resumo

Com foco em dois sindicatos que buscam organizar os entregadores e os motoristas por aplicativos, em São Paulo, este artigo tem por objetivo elucidar quais ações foram tomadas frente à crise sanitária da Covid-19. Por meio do levantamento documental, da realização de entrevistas com dirigentes sindicais e de pesquisa de campo, busca compreender, por um lado, quais as principais reivindicações desses sindicatos às empresas detentoras das plataformas digitais e ao poder público; por outro, quais os impactos da pandemia sobre suas formas de atuação. Os resultados apontam que a luta contra a precarização se tornou mais intensa, impulsionando os sindicatos a pressionar as empresas e as instituições públicas por melhores condições de trabalho. Ademais, as ações de solidariedade contribuíram para os sindicatos se aproximarem desses trabalhadores, oferecendo respostas concretas às demandas que foram ignoradas por parte das empresas.

Palavras-chave: Sindicalismo; Trabalho plataformizado; Uberização; Precarização do trabalho.

JEL: J21, J46, J51.

* Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Brasil.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-5793-251X>

E-mail: e264257@dac.unicamp.br



Agradecimento: à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo financiamento da pesquisa de mestrado “Na corrida pela representação sindical: o caso dos entregadores e dos motoristas por aplicativos de São Paulo”, defendida no Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade Estadual de Campinas.

The actions of the delivery workers' union and the app drivers' union during the Covid-19 pandemic in São Paulo

Abstract

Focusing on two unions that seek to organize delivery workers and app drivers in São Paulo, this article aims to elucidate what actions have been taken in the face of the Covid-19 health crisis. Through a survey of documents, interviews with union leaders and field research, it seeks to understand, on the one hand, what the main demands of these unions are to the companies that own the digital platforms and to the public authorities; on the other hand, what the impacts of the pandemic have been on their forms of action. The results show that the fight against precariousness has become more intense, pushing unions to pressure companies and public institutions for better working conditions. In addition, solidarity actions have helped unions to get closer to these workers, providing concrete answers to demands that have been ignored by companies.

Keywords: Unionism; Platform work; Uberization; Precarization of work.

Las acciones de los sindicatos de repartidores y conductores de aplicaciones durante la pandemia de Covid-19 en São Paulo

Resumen

Centrándose en dos sindicatos que buscan organizar a los trabajadores de reparto y a los conductores de aplicaciones en São Paulo, este artículo pretende dilucidar qué acciones se han llevado a cabo ante la crisis sanitaria del Covid-19. A través de una encuesta documental, entrevistas con líderes sindicales e investigación de campo, busca comprender, por un lado, cuáles son las principales demandas de estos sindicatos a las empresas propietarias de las plataformas digitales y a los poderes públicos; por otro, cuáles han sido los impactos de la pandemia en sus formas de acción. Los resultados muestran que la lucha contra la precariedad se ha intensificado, empujando a los sindicatos a presionar a las empresas y a las instituciones públicas para conseguir mejores condiciones laborales. Además, las acciones solidarias han ayudado a los sindicatos a acercarse a estos trabajadores, dando respuestas concretas a demandas ignoradas por las empresas.

Palabras clave: Sindicalismo; Trabajo plataformizado; Uberización; Precarización laboral.

Les actions des syndicats des livreurs et des chauffeurs d'applications lors de la pandémie de Covid-19 à São Paulo

Résumé

En se concentrant sur deux syndicats qui cherchent à organiser les livreurs et les chauffeurs d'applications à São Paulo, cet article vise à élucider les actions entreprises face à la crise sanitaire du Covid-19. À travers une enquête documentaire, des entretiens avec des responsables syndicaux et des recherches de terrain, il cherche à comprendre, d'une part, quelles sont les principales revendications de ces syndicats auprès des entreprises propriétaires des plateformes numériques et des pouvoirs publics; d'autre part, quels ont été les impacts de la pandémie sur leurs formes d'action. Les résultats montrent que la lutte contre la précarité s'est intensifiée, poussant les syndicats à faire pression sur les entreprises et les institutions publiques pour obtenir de meilleures conditions de travail. En outre, les actions de solidarité ont contribué à rapprocher les syndicats de ces travailleurs, en apportant des réponses concrètes à des demandes ignorées par les entreprises.

Mots-clés: Syndicalisme; Travailleur de plateformes; Uberisation; Précarisation de l'emploi.

Introdução

Independentemente da posição ocupada na economia global, todos os países foram impactados social, econômica e politicamente pela pandemia da Covid-19. Todavia, alguns governos lidaram de maneira mais positiva, coordenada e responsável frente aos desafios desse cenário, não apenas ao incentivar o distanciamento social como medida sanitária necessária para conter o avanço do espreado do vírus – conforme recomendação da Organização Mundial de Saúde (OMS) –, mas também ao possibilitar alternativas de sobrevivência financeira às famílias e realizar os necessários investimentos nas áreas da ciência e tecnologia, nos serviços de assistência social e nas obras públicas voltadas à saúde.

Como se sabe, esse não é o caso brasileiro. Sob um governo de orientação neofascista (Boito Jr., 2020), com um programa econômico pautado por medidas neoliberais, o Brasil esteve entre os primeiros colocados no *ranking* de óbitos causados pelo coronavírus. Durante esse contexto, o presidente Jair Bolsonaro (PL) proferiu declarações polêmicas que menosprezavam a seriedade da crise sanitária, além de divulgar notícias falsas e realizar constantes cortes orçamentários que afetaram diversas políticas na área social.¹

A demora na compra e na produção de vacinas, o sucateamento dos serviços públicos e a ausência de medidas de proteção social combinado aos impactos da crise econômica, da desindustrialização e das características estruturantes do mercado de trabalho no país, deterioraram ainda mais as condições de vida da classe trabalhadora brasileira. Tais efeitos foram mais intensos, sobretudo, para aquelas frações que foram mais expostas ao risco de contágio da Covid-19, compostas por trabalhadores da “linha de frente” do combate à doença, como os profissionais da saúde e da limpeza urbana, e por trabalhadores informais, que não possuem acesso aos direitos sociais e trabalhistas.

Este artigo tem como objetivo elucidar como se deu a ação dos sindicatos que buscam organizar alguns desses trabalhadores essenciais no contexto da pandemia da Covid-19: os entregadores e os motoristas por aplicativos digitais. Conforme recentes produções científicas têm demonstrado (Abílio *et al.*, 2020, Filgueiras & Lima, 2020, Lapa, 2021), os entregadores e os motoristas por aplicativos digitais, categorias que convivem com diversos riscos e imprevisibilidades e que são totalmente desprotegidas pela legislação social e trabalhista, foram ainda mais precarizados durante a pandemia da Covid-19 – fator que se materializa tanto nos riscos de contágio da doença, como na queda dos rendimentos, no aumento das jornadas e no agravamento das condições de trabalho. Em nossa pesquisa, realizada entre 2020 e 2022, buscamos compreender, por um lado, quais as principais reivindicações desses sindicatos às

¹ Sobre o desmonte das políticas públicas durante o governo Bolsonaro, veja-se o livro organizado por Alexandre Gomide, Michelle de Sá e Silva e Maria Antonieta Leopoldi (2023).

empresas detentoras das plataformas digitais e ao poder público, e, por outro, quais os impactos da pandemia sobre suas formas de atuação junto aos trabalhadores.

Para tal, nosso estudo de caso se ampara metodologicamente na análise documental, na pesquisa de campo e na realização de entrevistas com dirigentes do Sindicato dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo (SindimotoSP) e do Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre Intermunicipal do Estado de São Paulo (STATTESP). Foram analisados boletins, matérias informativas e postagens em redes sociais que expressavam as opiniões das direções sindicais sobre a conjuntura brasileira, em geral, e que apontavam as suas formas de atuação no contexto da pandemia, em específico. A pesquisa de campo, por sua vez, se deu em uma greve com manifestação de rua, convocada pelo STATTESP, para pressionar as empresas donas das plataformas digitais e as instituições públicas com relação às pautas dos motoristas por aplicativos. As entrevistas, por fim, foram realizadas com o presidente do STATTESP, em março e outubro de 2021, e com o vice-presidente e o presidente do SindimotoSP, em março e outubro de 2021 e em fevereiro de 2022, respectivamente.

Além desta introdução e das considerações finais, o artigo está estruturado em quatro seções. Inicialmente apresentamos as características gerais do trabalho subordinado às plataformas digitais, e, em específico, do trabalho por aplicativos, bem como a sua relação com o processo de precarização social do trabalho. Em seguida, apontamos os impactos da pandemia da Covid-19 no trabalho por aplicativos. Por fim, nas duas últimas seções, demonstramos os desafios e as formas de resistência que foram encontradas pelos sindicatos elencados diante da pandemia da Covid-19.

4

1. O trabalho por plataformas digitais e a precarização social do trabalho

O trabalho por plataformas digitais é um fenômeno complexo que tem se tornado cada vez mais presente entre diferentes categorias profissionais. Combinada a certas características do capitalismo contemporâneo, como as novas formas de execução e contratação do trabalho, sua origem se relaciona à modernização e popularização das novas tecnologias de informação e comunicação (TICs) que surgiram no final da década de 1990. Deste modo, esse tipo de trabalho representa a combinação da modernização tecnológica com profundas transformações nas condições de vida da classe trabalhadora, se inserindo no capitalismo neoliberal e aprofundando-o (Kalil, 2020).

Compreende-se que os trabalhadores por plataformas digitais não realizam seu trabalho de modo autônomo, mas subordinado às empresas que detém essas tecnologias, justamente pelo fato de que são os algoritmos digitais, de posse dessas empresas, que

controlam o desenvolvimento do trabalho em todas as suas etapas – fator que se materializa tanto no estabelecimento de metas e regras quanto na oferta, precificação e estimativa do tempo para realização do trabalho (Fontes, 2017, Haider, Menéndez, & Arias, 2020, Abílio, Amorim, & Grohmann, 2021).

Uma vez que os aplicativos digitais são as faces visíveis das plataformas digitais, os trabalhos realizados por meio de aplicativos também são formas de trabalho subordinado às plataformas. Embora existam diversos tipos de trabalho por aplicativos, os mais comuns são aqueles voltados ao transporte de passageiros e à entrega de alimentos e objetos. Nesses casos, os aplicativos se caracterizam por conectar digitalmente os usuários demandantes aos usuários prestadores de serviços, que os realizam de modo presencial (Artur & Cardoso, 2020, Kalil, 2020, Cardoso & Garcia, 2021, dezembro 2).

Importante destacar, porém, que, no caso brasileiro, a compreensão prevalecente no campo jurídico é de que o trabalho por plataformas digitais não é realizado de maneira subordinada às empresas (Carelli & Carelli, 2020, Kalil, 2020, Rosenfield & Mossi, 2020, Almeida & Kalil, 2021, Almeida, Kalil & Fonseca, 2021). Desse modo, nega-se a esse conjunto de trabalhadores o acesso aos direitos sociais e trabalhistas previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), pois o reconhecimento do vínculo empregatício e do contrato de trabalho é condição para a garantia de direitos como piso salarial, férias e licenças que são comuns aos trabalhadores formais.

A despeito das empresas enfatizarem que os trabalhadores podem se cadastrar nas plataformas para obter lucro e complemento de renda de maneira prática e acessível,² a propalada autonomia e liberdade associada ao trabalho por aplicativos constitui uma ilusão. Além disso, essa atividade, de maneira geral, se caracteriza por suas condições extremamente precárias. No caso dos motoristas e dos entregadores por aplicativos, são diversos os riscos e as imprevisibilidades que se impõem durante a espera e a realização dos serviços, além dos baixos rendimentos apesar da extensa jornada de trabalho (Abílio, 2020a, 2020b, Liberato, 2021, julho 23). Esses elementos, combinados à total ausência de direitos sociais e trabalhistas, promovem incertezas, inseguranças e fragilizam o conjunto dos trabalhadores perante suas condições de trabalho.

Sendo assim, ao se expandir pelo território nacional de modo desregulamentado pelas instituições do Estado, o trabalho por plataformas digitais, em geral, e o trabalho por

² O caso da empresa Uber, referência internacional no que tange à exploração do trabalho por plataformas digitais, é emblemático. Conforme a empresa alega em seu site oficial: “Nosso objetivo é oferecer, por meio da plataforma, opções práticas e acessíveis de mobilidade e delivery para todos os nossos usuários. Para quem dirige ou entrega por meio da plataforma, a Uber representa uma forma flexível de gerar renda, que pode ser ativada de maneira fácil e bastante flexível.”

aplicativos, em específico, alavanca o processo de precarização social do trabalho (Pereira, 2022), fenômeno que é compreendido como a intensificação das condições do trabalho precário (Druck, 2011).

Para se ter uma dimensão do espaço que é ocupado pelas empresas detentoras das plataformas digitais no Brasil – e, portanto, estimar minimamente os lucros que elas obtêm no país sem nenhuma forma de contratação direta com seus prestadores de serviço –, em 2021 a Uber atuava em 500 municípios, contava com 22 milhões de clientes e 1 milhão de motoristas e entregadores cadastrados. A 99, principal concorrente da Uber no que tange ao transporte por aplicativos, atuava em mil municípios, contava com 18 milhões de clientes e 600 mil motoristas. A iFood, que realiza entrega de alimentos e bebidas por aplicativos, atuava em 1,2 mil municípios, tinha 270 mil restaurantes cadastrados e 410 mil entregadores. Por fim, a Loggi, que também realiza entregas por aplicativos e é especializada na entrega de objetos, atuava em todo o país com 1,8 mil postos de redistribuição próprios e nove grandes centros de distribuição em todas as regiões brasileiras, com a estimativa de 40 mil entregadores cadastrados (Pereira, 2022).

Embora as empresas detentoras das plataformas digitais tenham começado a operar mais fortemente no Brasil desde meados de 2014,³ a regulação dessas empresas ocorreu apenas em março de 2018, sob o governo de Michel Temer (MDB) e de seu programa “Ponte para o futuro”. Trata-se, portanto, de um contexto marcado pelo recrudescimento do neoliberalismo e que promoveu uma série de retrocessos sociais – a exemplo da reforma trabalhista de 2017, que flexibilizou direitos, liberou formas de contratação atípicas e possibilitou o avanço da terceirização (Galvão *et al.*, 2019).

A regulação da prestação de serviços pelas plataformas digitais foi aprovada na Câmara dos Deputados de modo fracionado. A primeira discussão envolveu a necessidade de regulamentação complementar do transporte por aplicativos por parte das prefeituras, contando com 283 votos favoráveis, 29 votos contrários e cinco abstenções. A segunda discussão envolveu a autorização prévia e a concessão de licenças individuais para os motoristas por parte das prefeituras, tendo 277 votos favoráveis, 166 votos contrários e 12 abstenções. Por fim, a terceira discussão, votada simbolicamente – sem a contagem de votos

³ Embora a iFood atue no Brasil desde 2011, a 99 desde 2012 e a Loggi desde 2013, foi com a chegada da Uber, em 2014, que o trabalho por aplicativos ganhou maior dimensão e destaque no debate público. A Uber começou a operar no Brasil quatro anos após a sua fundação nos Estados Unidos da América, e seu processo de chegada e espraiamento pelo território brasileiro ocorreu de forma simultânea a diversos eventos sociais, econômicos e políticos, tal como a realização da Copa do Mundo e as carências de infraestrutura urbana e de transporte coletivo; os impactos da crise econômica internacional e da desindustrialização nacional nos postos de trabalho; e o desgaste do neodesenvolvimentismo e a retomada da agenda neoliberal (Pereira, 2022).

–, derrubou a necessidade do uso de placas vermelhas⁴ nos veículos destinados ao transporte por aplicativos, impactando no fato de que qualquer pessoa, em qualquer veículo, pode realizar o transporte por aplicativos — portanto, sem a obrigatoriedade de uma regulação profissional, vistoria ou legislação específica, tal como ocorre com os motoristas de vans e táxis (Matsu, 2021, março 1).

Como se nota, a regulação das empresas não buscou considerar a qualidade do serviço prestado aos clientes e, tampouco, o modo de contratação dos trabalhadores; apenas permitiu que as empresas pudessem operar no país e legitimou o seu modo de exploração do trabalho que, como vimos, é caracterizado pela precarização. Conforme veremos mais adiante, esse processo não ocorreu e nem ocorre sem resistência por parte dos trabalhadores e das organizações que buscam representar os seus interesses – todavia, é importante afirmar que a luta por melhores condições de trabalho não significa necessariamente que o vínculo de emprego e o acesso aos direitos sociais e trabalhistas, via CLT, seja demandado (Pereira, 2022). Mas, antes disso, discutiremos sobre os impactos da pandemia da Covid-19 no trabalho por aplicativos.

2. A pandemia da Covid-19 e o trabalho por aplicativos

7

A pandemia da Covid-19 agravou a precarização social do trabalho, sobretudo por conta da imbricação dos seus efeitos aos da recessão econômica e às características do mercado de trabalho brasileiro, que é historicamente composto por postos de trabalho precários e informais, com milhares de trabalhadores que têm pouco ou nenhum acesso aos direitos sociais e trabalhistas (Galvão & Krein, 2019).

No Brasil, os primeiros registros de infecção e óbito decorrente do novo coronavírus foram de duas diaristas, uma carioca e outra paulistana (Santos Silva & T. F. Almeida, 2020, dezembro 1). Embora a Covid-19 rapidamente tenha se alastrado por todos os estratos da sociedade e regiões brasileiras, ambos os casos ilustram o perfil que mais foi atingido pelo vírus: trabalhadores informais e formais precarizados que não tiveram como garantir o isolamento social como medida de proteção ao contágio da doença no momento em que ainda não havia compra e produção de vacinas e nenhuma medida de segurança orçamentária e alimentar às famílias adotada pelo governo federal.

⁴ Com a regulamentação profissional do motofrete, em 2009, os trabalhadores e os empregadores tiveram que cumprir com uma série de normas, dentre elas um curso de 30 horas, chamado condumoto, e o uso de equipamentos de proteção. Além disso, a placa vermelha passou a ser obrigatória às motocicletas que realizam entregas, distinguindo-as dos veículos comuns, de placas cinzas (Silva, 2009, Pereira, 2022).

Entre 26 de fevereiro de 2020, quando foi notificado o primeiro caso de Covid-19 no país, até 26 de fevereiro de 2022, se estimava que o total de brasileiros infectados pelo novo coronavírus era de 28,7 milhões, e o total de óbitos decorrentes da infecção de 648,5 mil. Nesse mesmo período, o estado de São Paulo, que teve o maior número de casos e óbitos, registrou aproximadamente 5 milhões de casos de contágio e 164,1 mil óbitos. Para se ter uma dimensão do processo de vacinação da população brasileira, quando se completou um ano do primeiro caso de Covid-19, em fevereiro de 2021, o país havia aplicado apenas 8,1 milhões de doses de vacina, correspondendo a uma ínfima parcela da população – sendo 0,9% dos brasileiros totalmente vacinados, e apenas 3% com pelo menos uma dose.⁵

No caso brasileiro, além dos impactos diretos na saúde pública, a pandemia da Covid-19 também se desdobrou no âmbito socioeconômico, com destaque não apenas ao aprofundamento da desigualdade social – com o aumento das famílias em extrema pobreza, por um lado, e dos “super-ricos”, por outro (DIEESE, 2021b) –, mas também na diminuição do crescimento econômico, mensurado pelo Produto Interno Bruto (PIB), no comportamento dos preços e no custo da alimentação, no reajuste salarial abaixo da inflação e nos baixos níveis de ocupação e empregabilidade (DIEESE, 2021a).

No que diz respeito às condições de trabalho, são elucidativos os dados do Índice de Condição de Trabalho (ICT), mensurado pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE). Com referência ao terceiro trimestre de 2020, o DIEESE aponta que houve um agravamento das condições de trabalho no Brasil durante o primeiro ano da pandemia, fator que se expressa na redução da inserção ocupacional, na desocupação e nos baixos rendimentos – algo que vem se agravando desde então (DIEESE, 2020, 2022).

Conforme salienta Campos (2020), visando o enfrentamento da pandemia da Covid-19, o papel do Estado para a valorização do trabalho, da renda e da vida assumiu centralidade nas palavras de ordem de diversos movimentos populares e organizações da sociedade civil, materializando-se nas reivindicações pela proteção ao emprego e renda, pela valorização da saúde, da segurança e das condições de trabalho, pela garantia da negociação coletiva e, por fim, pelo fortalecimento do setor público para promover proteção à vida.

A despeito dessas e outras propostas, bem como da pressão política gerada pela sociedade civil, pelos governadores estaduais e pela própria oposição no Congresso Nacional, o governo federal brasileiro passou grande parte da pandemia negando as orientações da comunidade científica e dando continuidade à sua agenda neoliberal e conservadora, impactando não apenas o sistema público de saúde, mas também a garantia da sobrevivência

⁵ Ver gráfico com a evolução do número de pessoas vacinadas em “Mapa da vacinação contra Covid-19 no Brasil”: <https://especiais.g1.globo.com/bemestar/vacina/2021/mapa-brasil-vacina-covid/>

de milhares de famílias da classe trabalhadora. Neste sentido, se destaca a conclusão da nota técnica publicada em abril de 2020 pelo Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT), apontando que era falsa a dicotomia presente no discurso do governo federal sobre “morrer de vírus ou morrer de fome”. Tal lema, que após as declarações do presidente passou a se tornar um senso comum, visava estabelecer “garantias aos interesses dos grandes capitais em detrimento dos custos sociais e das vidas a serem sacrificadas” (CESIT, 2020, p. 19).

Com o prolongamento da crise sanitária e a insuficiência dos investimentos em políticas públicas de assistência social e amparo econômico,⁶ houve maior exposição aos riscos de contágio e aumento da precarização social do trabalho, pois diante do desemprego, das dívidas e das inúmeras demandas cotidianas, as ocupações informais e precárias, a exemplo do trabalho por aplicativos digitais, passaram a ser consideradas uma alternativa de sobrevivência aos trabalhadores.

A título de exemplo, segundo os resultados das pesquisas de Abílio *et al.* (2020) e Filgueiras e Lima (2020),⁷ a categoria dos entregadores por aplicativos, considerando tanto bikers quanto motofretistas, teve um aumento considerável durante a pandemia. A combinação entre o modo com que essas empresas operam e o ingresso de novos trabalhadores nas plataformas digitais acabou por impactar de maneira significativa os rendimentos e as políticas de bonificação anteriormente praticados, reduzindo os valores e inclusive, conforme Abílio *et al.* (2020), os períodos com tarifas dinâmicas e oferta de prêmios.

Por conta do aumento da concorrência entre os próprios trabalhadores e da redução dos seus rendimentos, os entregadores aumentaram a duração de suas jornadas. Os dados de Filgueiras e Lima (2020) demonstram que a maior parte dos entregadores entrevistados trabalhava seis dias na semana, seguida por aqueles que trabalhavam todos os dias. O total de tempo trabalhado também é surpreendente: a maior parcela trabalhou mais de 10 e até 12 horas, seguida por aqueles que trabalharam mais de oito e até 10 horas.

⁶ Não podemos ignorar a relevância do Auxílio Emergencial para as famílias de baixa renda, impactadas pela pandemia da Covid-19. Todavia, sua insuficiência se demonstra na falta de combinação com outras políticas sociais, em seu baixo valor e em sua limitação temporal. O auxílio emergencial foi aprovado no Congresso Nacional em abril de 2020 e previa a destinação de R\$ 600 aos trabalhadores em situação de maior vulnerabilidade e que se enquadrassem em determinados critérios. Poderiam ter direito ao benefício os trabalhadores adultos e sem emprego formal, incluindo contribuintes individuais do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) e microempreendedores individuais (MEIs). Em 2021, após promulgação de medida provisória do governo Bolsonaro, foi diminuído tanto o valor do benefício quanto o número de pessoas atendidas (Redação RBA, 2021, março 18).

⁷ A pesquisa de Abílio *et al.* (2020) obteve respostas de 298 entregadores de 29 cidades brasileiras a um questionário online que foi aplicado entre 13 e 27 de abril de 2020, enquanto a pesquisa de Filgueiras e Lima (2020) coletou respostas de 103 entregadores de 38 cidades brasileiras, entre 26 e 31 de julho de 2020.

Ter uma jornada de trabalho maior e receber menos por isso, somado à ausência de distribuição de equipamentos de proteção individual (EPIs), sejam eles relacionados aos acidentes de trabalho, em geral, ou à exposição ao coronavírus, em específico, apontam para duas importantes considerações: *a priori*, que ter uma jornada de trabalho maior significa que o trabalhador está mais tempo exposto aos acidentes de trabalho e ao risco de contágio da Covid-19; além disso, que mesmo com rendimentos rebaixados, os trabalhadores deveriam, além de tentar suprir todas as necessidades básicas de suas famílias, investir na compra de equipamentos de proteção e segurança para a execução do trabalho, uma vez que os mesmos não foram garantidos pelas empresas.

O relatório de Filgueiras e Lima (2020) aponta que cerca de três a cada quatro entregadores por aplicativos, ou seja, pouco mais de 75% dos entrevistados, relataram ter recebido pelo menos um material de proteção contra a Covid-19, como refis de álcool gel, kits de máscaras e demais EPIs, do início da pandemia até o momento da entrevista. Assim, além dos EPIs não terem sido entregues à totalidade dos trabalhadores, aqueles que receberam algum tipo de equipamento tiveram que investir na compra de outros, uma vez que não foram fornecidos todos os acessórios necessários e que o próprio fornecimento não se deu de modo contínuo. Ademais, Abílio *et al.* (2020) apontam que a maioria dos entregadores, composta por 57,7% dos entrevistados, afirmou não ter recebido nenhum apoio das empresas para diminuir os riscos de contaminação durante o trabalho, enquanto a outra parcela, composta por 42,3% dos entrevistados, disse ter recebido insumos de proteção ou orientações sobre como trabalhar de forma mais segura. Ainda conforme Abílio *et al.* (2020), as medidas adotadas pelas empresas detentoras das plataformas digitais foram no sentido de orientar os trabalhadores sobre as melhores condutas para evitar o contágio do coronavírus, o que impactou positivamente o senso de prevenção por parte dos trabalhadores quanto ao risco de contaminação da doença.

Em seu relatório, Lapa (2021)⁸ realiza duas importantes considerações a respeito das condições materiais dos entregadores e dos motoristas informais, incluindo os trabalhadores por aplicativos, durante a pandemia. A primeira delas é que durante a série histórica da pesquisa, a média de acesso ao auxílio emergencial de entregadores e motoristas informais foi bastante próxima entre si, e que não se diferenciou tanto à dos demais trabalhadores informais. A título de ilustração, em outubro de 2020, 64,9% dos entregadores e 64,1% dos motoristas em geral tiveram acesso ao auxílio emergencial, em comparação com 59,3% dos trabalhadores informais. Ademais, o autor aponta que houve crescente endividamento dos entregadores e dos motoristas informais, sobretudo dos primeiros, cujo percentual de endividamento dobrou durante o período.

⁸ Essa pesquisa foi realizada por meio de 464.799 entrevistas com entregadores informais – incluindo os que trabalham de maneira subordinada às plataformas digitais – entre agosto e novembro de 2020.

Podemos apreender que a falta de distribuição de equipamentos de proteção aos trabalhadores por parte das empresas, a jornada de trabalho excessiva, a redução dos rendimentos obtidos e o maior endividamento dos trabalhadores são fatores que agravam ainda mais a precarização do trabalho subordinado às plataformas digitais, que já é realizado de maneira tipicamente precarizada ao conviver com uma série de riscos, imprevisibilidades e inseguranças, sem contar com nenhum acesso a direitos sociais e trabalhistas. Veremos, na próxima seção, que frente a esse cenário os trabalhadores começaram a se mobilizar para reivindicar direitos e benefícios, pressionando não apenas as empresas, mas o poder público e o conjunto da sociedade.

3. Contexto de dificuldades e resistências

Durante a pandemia da Covid-19, os entregadores e os motoristas por aplicativos ganharam destaque no debate público, sendo considerados categorias de trabalhadores “essenciais” justamente por desempenharem o importante papel de garantir o conforto e a segurança sanitária àquela parcela da sociedade que pode desfrutar, em diferentes momentos, do direito de isolamento social.⁹

A publicidade feita pelas empresas detentoras das plataformas digitais para convencer seus clientes sobre a segurança dos serviços prestados e os supostos cuidados adotados na prevenção e enfrentamento ao coronavírus contribuíram para o reconhecimento social dos entregadores e dos motoristas por aplicativos.

A título de ilustração, em vídeo institucional divulgado em abril de 2020, intitulado “Cuidando do que importa”, a empresa de transporte 99 afirma que doou R\$ 4 milhões para governos de todo o Brasil, e que houve desinfecção de carros de “motoristas parceiros” com tecnologia que protege contra o coronavírus, bem como a criação de um fundo de U\$ 10 milhões para ajudar os motoristas e os entregadores em tratamentos de saúde. No mesmo sentido, a iFood, em vídeo institucional intitulado “Nossa entrega” publicado em março de 2020, menciona a criação de fundos de apoio financeiro aos entregadores e aos pequenos estabelecimentos cadastrados, bem como a “criação de uma tecnologia” que permite a entrega sem o contato físico, garantindo “a segurança do cliente e do entregador” por meio do pagamento das refeições pelo próprio aplicativo e a entrega na porta do domicílio.

⁹ Evidentemente, a garantia do direito ao isolamento social a apenas uma parcela da sociedade é fruto da estrutura ocupacional e das desigualdades que persistem na sociedade brasileira. Nas palavras de Abílio (2020, julho 30): “Neste desgoverno pandêmico, estabelece-se nos arranjos cotidianos a linha divisória entre os que têm o privilégio de estar em casa e os que têm de estar na rua – uma linha que materializa as desigualdades da sociedade brasileira e suas formas de gestão.”

É importante ressaltar que essas políticas não foram asseguradas para o conjunto dos trabalhadores, conforme apontado na seção anterior, e que o fato desses trabalhadores terem sua importância socialmente reconhecida não se traduziu em acesso e garantia de direitos e conquistas significativas no plano político e econômico.

Frente ao aprofundamento da precarização da vida e do trabalho, os entregadores e os motoristas por aplicativos, não somente no Brasil, mas em diversos outros países,¹⁰ realizaram manifestações durante o contexto de pandemia da Covid-19 reivindicando acesso a maiores rendimentos e melhores condições de trabalho. No caso nacional, a principal manifestação neste sentido foi o “Breque dos Apps”.

Embora não tenha sido a primeira greve realizada por trabalhadores subordinados às plataformas digitais no país,¹¹ o Breque se destacou politicamente tanto por ser a primeira greve de dimensão nacional dos entregadores por aplicativos, como por ser uma das primeiras mobilizações realizadas durante a pandemia da Covid-19 – num momento em que as organizações políticas tradicionais, como os partidos, os movimentos populares e o sindicalismo, ainda não haviam convocado manifestações presenciais em nível nacional com relação à defesa e ao avanço dos direitos.¹²

A paralisação dos entregadores, realizada em 1º de julho de 2020, contou com motociatas e piquetes em estacionamentos e entradas de shoppings, restaurantes e bolsões, conseguindo envolver não apenas os próprios trabalhadores, mas também os clientes das plataformas. Dada a legitimidade das pautas e o impacto político e econômico da ação coletiva, o Breque dos Apps foi amplamente repercutido nas redes sociais e nas mídias tradicionais e alternativas, gerando inúmeras matérias jornalísticas, artigos de opinião e pesquisas científicas que buscam qualificar o perfil dos trabalhadores participantes e, sobretudo, as características da ação coletiva.

12

¹⁰ Tal como a greve internacional dos trabalhadores por aplicativos ocorrida em 8 de outubro de 2020, precedida por uma coletiva de imprensa em escala mundial, em 29 de setembro do mesmo ano, que deu voz às pautas desses trabalhadores em países como Argentina, México, Chile, Peru, Equador, Colômbia, Estados Unidos, Itália, França, Alemanha, Espanha, Japão e Nigéria, para além do Brasil (Miguez & Menendez, 2021).

¹¹ A exemplo da greve dos motoristas por aplicativos realizada em algumas capitais brasileiras em 8 de maio de 2019 (Moda & Gonsales, 2020).

¹² Importante pontuar que algumas semanas antes da realização do Breque dos Apps, em junho de 2020, ocorreram diversas manifestações sob os motes “Nem fome, nem vírus, bem bala” e “Vidas negras importam”, articuladas por ativistas e organizações do movimento antirracismo, fortemente influenciadas pelas mobilizações internacionais do movimento Black Lives Matter. Essas ações coletivas se concentraram nas principais capitais brasileiras e tinham como pauta a denúncia pública do extermínio da população negra e periférica por parte dos aparelhos repressores do Estado. Assim como no Breque, as redes sociais tiveram relevante papel para a troca de informações e articulação das ações nas ruas, bem como para a geração de solidariedade e o envolvimento do conjunto da sociedade às pautas do movimento (Pires, 2020, junho 6).

Por ser um movimento heterogêneo, o Breque dos Apps foi atravessado por diferentes interesses. A título de exemplo, alguns trabalhadores mobilizados defendiam a formalização do trabalho subordinado às plataformas digitais enquanto outros defendiam a permanência do trabalho autônomo e informal. Na mesma direção, alguns trabalhadores vinculavam pautas mais amplas à realização da manifestação, com críticas aos governos federal e estadual, por exemplo, enquanto outros defendiam apenas reivindicações corporativas. Porém, o que dava uniformidade à ação coletiva era a luta por maiores rendimentos e melhorias nas condições de trabalho, perpassando a redução das jornadas e o fornecimento de EPIs por parte das empresas.

Logo após o primeiro Breque, outra mobilização de entregadores foi articulada para 25 de julho de 2020, apresentando as mesmas reivindicações às empresas detentoras das plataformas digitais. O segundo Breque, porém, reuniu menor público nos pontos de concentração e nas motocicletas pelas ruas das cidades. Conforme apontam Abílio, Grohmann e Weiss (2021), entre a realização do primeiro e do segundo Breque dos Apps, as empresas intensificaram suas táticas de *lobby* e campanhas publicitárias visando a produzir uma “contranarrativa” que relativizava a precarização do trabalho da qual são responsáveis: “Como resultado da estratégia midiática das empresas, a segunda greve não foi tão potente como a de 1º de julho, embora seja difícil avaliar o nível de adesão e as tensões que surgiram entre o primeiro e o segundo Breque” (Abílio, Grohmann, & Weiss, 2021, p. 17, tradução nossa).¹³

Portanto, além de aprofundar as condições de precarização do trabalho, a pandemia da Covid-19 também representou, por um lado, um contexto de resistência e de pressão política para os trabalhadores, e, por outro, de maior ofensiva, objetiva e subjetiva, por parte das empresas detentoras das plataformas digitais. Nessa disputa se destacam os sindicatos como agentes sociais, econômicos e políticos interessados em organizar e representar os interesses coletivos dos trabalhadores por aplicativos.

Embora o fenômeno da “uberização” tenha sinalizado a transição para uma nova era (Abílio, 2020c), muitas publicações científicas secundarizam a dimensão da ação sindical dos trabalhadores por plataformas digitais. Mas há diversas as experiências de sindicatos de outras categorias profissionais que buscam se aproximar desses trabalhadores, ou mesmo de sindicatos que são criados para representar exclusivamente os seus interesses, tanto em nível nacional quanto internacional (Moniz & Boavida, 2019, julho 7, Pereira, 2022).

No contexto da pandemia da Covid-19, essas organizações foram centrais para articular manifestações e promover iniciativas que buscavam garantir melhores condições de

¹³ Além do *lobby* e das peças publicitárias, cumpre destacar as táticas de manipulação financiadas pelas empresas para desmobilizar os trabalhadores, conforme denunciou a matéria investigativa da Agência Pública em abril de 2022 (Levy, 2022, abril 4).

vida e trabalho para esses trabalhadores que são altamente precarizados. É o caso do SindimotoSP e do STATTESP, que visam representar os interesses dos entregadores e dos motoristas por aplicativos em São Paulo, local que concentra o maior número de trabalhadores e clientes das plataformas digitais de entrega e de transporte de passageiros no país. Partindo de uma caracterização geral, levando em conta o histórico e as principais formas de ação dessas organizações junto à base de representação, na próxima seção apresentamos suas principais reivindicações contra a precarização do trabalho e em defesa da vida diante do contexto da crise sanitária.

4. As ações do SindimotoSP e do STATTESP diante da pandemia da Covid-19

O SindimotoSP foi fundado em 1991 e a sua trajetória está atrelada à história da constituição, expansão e profissionalização da categoria do motofrete. O sindicato é filiado à União Geral dos Trabalhadores (UGT), uma central sindical de perfil pragmático e conservador (Lemos, 2014), e o seu atual presidente, Gilberto Almeida dos Santos (Gil dos Motoboys) também ocupa o cargo máximo de direção da federação da categoria, a Febramoto, igualmente filiada à UGT.

Segundo seus dirigentes, a base de representação do SindimotoSP conta com cerca de 4,5 mil motofretistas. A partir da análise de conteúdo do site oficial deste sindicato, bem como por meio das entrevistas com seus dirigentes, é possível apreender que o SindimotoSP oferece serviços que são tradicionais ao sindicalismo brasileiro, como colônias de férias e convênios para hotéis, consultas médicas e instituições de ensino superior privado, além de convênios com empresas de seguro de vida. Dentre seus departamentos internos, o sindicato conta serviços jurídicos, de recursos de multa e de orientação e expedição de documentos profissionais.

Com a regulação profissional da categoria do motofrete, em 2009, o SindimotoSP passou a ser o representante oficial dos motoboys do estado de São Paulo. Todavia, segundo seus dirigentes, devido a uma decisão tomada pelo próprio sindicato, combinada às próprias características da estrutura sindical brasileira, essa base de representação foi se fragmentando para outros sindicatos da categoria.

Embora o SindimotoSP represente oficialmente apenas os motoboys formalizados, isso não impede que o sindicato busque se aproximar dos entregadores por aplicativos, que crescem notavelmente às margens de sua base de representação legal. Conforme pudemos apreender por meio das entrevistas com seus dirigentes e por meio dos materiais divulgados em seu site oficial, além da expansão de alguns dos seus serviços, o SindimotoSP busca

representar os interesses dos entregadores informais nas instituições jurídicas, tal como o Ministério Público do Trabalho (MPT), promove uma série de materiais informativos destinados a esses trabalhadores e articula manifestações pressionando as empresas e as instituições públicas em defesa de seus direitos e pela regulação profissional. Neste sentido, é importante destacar que o SindimotoSP apresenta um discurso favorável à formalização dos entregadores por aplicativos, isto é, em defesa do ingresso desses trabalhadores no regime de contratação via CLT. No entanto, o sindicato sofre a concorrência de diversas associações criadas para representar os informais, algumas das quais se opõem ao reconhecimento do vínculo empregatício (Galvão, Lemos, & Trópia, 2022, Pereira, 2022).

O STATTESP, por sua vez, foi fundado em 2018 e a sua história está relacionada à trajetória do seu primeiro e atual presidente, Leandro Cruz, que após ficar desempregado e começar a trabalhar como motorista por aplicativos, buscou constituir, junto a alguns colegas, uma organização que pudesse representar exclusivamente os interesses dessa categoria de trabalhadores.

O sindicato é filiado à Força Sindical (FS) que, assim como a UGT, apresenta um perfil pragmático e conservador. Conforme as entrevistas obtidas, podemos apreender que o STATTESP se articula com diversos outros sindicatos de motoristas por aplicativos que têm sido constituídos no país, e que, assim como no caso do SindimotoSP, o seu presidente também ocupa o cargo máximo de direção da federação da categoria, a FENASMAPP, que também é filiada à FS.

Embora tenha uma curta trajetória e uma estrutura modesta, se comparada à do SindimotoSP, o STATTESP oferece uma série de serviços aos trabalhadores filiados. Segundo seu presidente, e conforme o site oficial desta organização, aos motoristas por aplicativos são oferecidos *vouchers* de clubes de compras e convênios com instituições de ensino superior privado, oficinas mecânicas, lava-rápidos, lojas de autopeças e postos de combustível. O sindicato dos motoristas por aplicativos também conta com departamento jurídico e de recursos de multa, e tem buscado implementar uma parceria com empresas de locação de automóveis.

Como os trabalhadores por plataformas digitais, em geral, e os motoristas por aplicativos, em específico, ainda não são considerados juridicamente como parte de uma categoria profissional, o STATTESP não é visto pelas instituições do Estado como o representante oficial dos trabalhadores que busca organizar. Neste sentido, conforme o seu presidente, o sindicato insista em solicitar a outorga da carta sindical no Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) – documento que lhe daria o reconhecimento de representante oficial dos

motoristas por aplicativos no estado de São Paulo.¹⁴ Para superar essa lacuna, buscando se legitimar política e juridicamente como representante oficial dos motoristas por aplicativos, o STATTESP criou um registro no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e realiza pressão política nas ruas, nas redes sociais e nas instituições públicas, com destaque ao MPT, em nome dos trabalhadores e contra os efeitos da precarização. Além disso, o sindicato visa firmar parceria com as empresas detentoras das plataformas digitais para oferecer serviços e benefícios aos trabalhadores em nome das empresas, tornando-se, assim, um mediador de interesses.

Segundo o presidente do sindicato, o STATTESP conta com cerca de 5 mil motoristas por aplicativos filiados em uma base que estima ser composta por mais de 300 mil trabalhadores. As lutas travadas pelo sindicato visam garantir melhorias na qualidade de vida e trabalho dos motoristas por aplicativos sem que necessariamente haja o reconhecimento do vínculo de emprego. Neste sentido, cumpre destacar que o STATTESP não defende publicamente a formalização dos motoristas por aplicativos e o seu ingresso no regime de trabalho formal, via CLT, mas a continuidade de um trabalho autônomo e informal, embora menos precarizado, o que seria possível através da concessão de benefícios por parte das empresas sob mediação do próprio sindicato (Pereira, 2022).

Em decorrência dos efeitos socioeconômicos da pandemia da Covid-19, tanto o SindimotoSP quanto o STATTESP incorporaram novas táticas em seus repertórios de luta buscando realizar ações junto aos entregadores e motoristas por aplicativos contra o aumento da precarização social do trabalho. Combinadas à prestação dos serviços que já eram realizados antes da crise sanitária – com exceção das colônias de férias, dadas as medidas de distanciamento social –, tais táticas podem ser categorizadas em iniciativas de solidariedade junto às categorias, batalhas judiciais e mobilizações coletivas em defesa da vida e do trabalho e, por fim, diálogo com a base e promoção de informações sobre a Covid-19.

As iniciativas de solidariedade realizadas pelo SindimotoSP e pelo STATTESP decorrem da falta de ação das empresas detentoras das plataformas digitais. Diante do parco – ou inexistente – fornecimento de EPIs por parte das empresas, o SindimotoSP distribuiu kits com máscaras e refis de álcool gel aos motofretistas formais e informais filiados ao sindicato visando a diminuição dos riscos de contágio. Tais ações foram divulgadas em grupos criados em plataformas de comunicação, juntamente com os protocolos sanitários que seriam adotados para garantir a distribuição com distanciamento social. O STATTESP, por sua vez,

¹⁴ A carta sindical dá materialidade à investidura sindical, que é um dos elementos que compõem a estrutura oficial do sindicalismo brasileiro ao lado da unicidade sindical e do financiamento compulsório, que deixou de existir com a aprovação da reforma trabalhista de 2017. Sobre as características da estrutura sindical, conferir Boito Jr. (1991) e Corregliano (2020). Sobre a relação do STATTESP com a estrutura sindical, conferir Pereira (2022).

distribuiu cestas básicas aos motoristas por aplicativos que se encontravam em situação de maior vulnerabilidade, sobretudo aqueles que tiveram que devolver os veículos alugados para o trabalho por falta de renda. Segundo informações fornecidas em campo, somente em 2020 o STATTESP doou mais de mil cestas básicas para famílias de motoristas por aplicativos.

As ações de solidariedade promovidas pelos sindicatos deram respostas concretas às demandas dos trabalhadores, ao passo em que também fortaleceram a organização coletiva. O mesmo ocorreu com as batalhas judiciais que foram promovidas em defesa da vida e do trabalho dos entregadores e dos motoristas por aplicativos.

Segundo o presidente do STATTESP, o sindicato processou judicialmente a Uber e a 99 para que ambas as empresas reembolsassem aqueles trabalhadores que compraram, por conta própria, os equipamentos de proteção necessários para evitar o risco de contágio da Covid-19. Em muitas dessas batalhas o STATTESP obteve vitórias totais ou parciais, assim como o SindimotoSP, que, conforme apontam seus dirigentes, pressionou juridicamente as empresas detentoras das plataformas digitais para que fossem realizados reajustes de conduta na prestação de serviços, bem como distribuição de equipamentos de proteção aos trabalhadores.

Se nas batalhas judiciais se destacam a promoção da qualidade do trabalho e a preservação da vida, nas mobilizações coletivas é o valor dos serviços, com o fim das políticas promocionais e o aumento das tarifas que toma maior centralidade no discurso dos sindicatos e dos trabalhadores. Conforme apontado anteriormente, os baixos rendimentos e a instabilidade orçamentária são agravantes da precarização do trabalho subordinado às plataformas digitais, fazendo com que os trabalhadores realizem jornadas extenuantes, o que leva a maiores riscos de acidentes no trânsito e, no contexto da crise sanitária, de contágio da Covid-19.

No caso do STATTESP, conforme observado em pesquisa de campo (Pereira, 2021, março 4), houve a convocação de uma assembleia e uma greve com carreatas e piquetes em defesa da categoria e contra as empresas detentoras das plataformas digitais. O SindimotoSP, por seu turno, conforme entrevista com seus dirigentes, não convocou nenhuma assembleia presencial durante todo o período de pandemia, mas fez um chamado para que a categoria se somasse às greves e manifestações presenciais contra as empresas detentoras das plataformas digitais, sobretudo durante o primeiro Breque dos Apps. É importante destacar que, conforme materiais disponibilizados no site oficial do SindimotoSP, durante o primeiro Breque, enquanto a maior parte dos entregadores por aplicativos de São Paulo realizava uma motociata pelas ruas do município, este sindicato concentrou a sua base na sede do MPT, pressionando os órgãos de justiça pela promoção de direitos sociais e trabalhistas aos entregadores por aplicativos.

No que tange ao diálogo direto com a base, o SindimotoSP publicou em seu site e perfis em redes sociais informações referentes aos cuidados necessários para que os trabalhadores evitassem o contágio da Covid-19. No caso do STATTESP, foram realizadas publicações sobre a precarização do trabalho no contexto de pandemia e divulgadas notícias sobre a Covid-19. O sindicato dos motoristas por aplicativos também criou e divulgou uma enquete para que os trabalhadores da base votassem se acreditavam na necessidade da inclusão da própria categoria na fila de vacinação prioritária.

É importante destacar que se os grupos em plataformas de comunicação já eram uma realidade presente no cotidiano dos trabalhadores e de suas organizações coletivas, com a pandemia e o distanciamento social assumiram ainda mais centralidade para a divulgação de depoimentos e materiais informativos referentes à própria categoria. Ambos os sindicatos passaram a investir na manutenção e no acompanhamento de tais grupos.

Conclusão

Embora tenha impactado o conjunto da classe trabalhadora, os efeitos da Covid-19 agravaram sobremaneira as condições de vida e trabalho daquela parcela que se colocou na “linha de frente” da pandemia, com destaque aos trabalhadores que se encontram às margens e fora da legislação social e trabalhista. É o caso dos entregadores e dos motoristas por aplicativos, que não somente estiveram mais expostos aos riscos de contágio, como tiveram diminuição de seus rendimentos financeiros em detrimento do aumento de suas jornadas de trabalho. Além disso, os efeitos da pandemia também impactaram as formas de ação e organização coletiva dos trabalhadores.

Mesmo que ainda seja incipiente o número de pesquisas sobre a relação do sindicalismo com os trabalhadores subordinados às plataformas digitais, há evidências de que esses trabalhadores buscam formas de organização e representação de seus interesses, sendo a ação sindical um caminho possível na luta contra a precarização.

Porém, é importante mencionar que esses sindicatos enfrentam dificuldades para organizar e representar os trabalhadores informais, seja porque consideram que o sindicato só representa os trabalhadores formais, como ocorre com o SindimotoSP, seja porque a profissão ainda não é regulamentada e a organização sindical não conta com a oficialidade, reconhecida com a outorga da carta sindical, como é o caso do STATTESP.

Ainda assim, tanto o SindimotoSP quanto o STATTESP deram continuidade à prestação de serviços e lançaram mão de ações presenciais e virtuais que pudessem promover o acesso à informação e que materializassem as reivindicações dos trabalhadores, seja por

meio de manifestações coletivas, de denúncias em órgãos públicos ou de ações de solidariedade. As reivindicações dos sindicatos acompanham as demandas dos trabalhadores por maiores rendimentos e melhores condições de trabalho, incluindo, no contexto de pandemia da Covid-19, o fim das políticas promocionais, por um lado, e o fornecimento de equipamentos de proteção individual, por outro. Por fim, em que pese suas particularidades e dificuldades, é notável que houve esforço, por parte das organizações sindicais aqui elencadas, em reformular as táticas de atuação e aproximação junto à base de trabalhadores que buscam representar durante o contexto da pandemia.

Referências

Abílio, L. C. (2020a). Plataformas digitais e uberização: globalização de um Sul administrado? *Contracampo*, 39(1), 12–26. <https://doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38579>

Abílio, L. C. (2020b). Uberização e juventude periférica. *Novos Estudos Cebrap*, 39(3), 579–597. <https://dx.doi.org/10.25091/s01013300202000030008>

Abílio, L. C. (2020c). Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estudos Avançados*, 34(98), 111–126. <https://dx.doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>

Abílio, L. C. (2020, julho 30). Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação. Blog da Boitempo. <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>

Abílio, L. C., Amorim, H., & Grohmann, R. (2021). Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias*, 23(57), 26–56. <https://doi.org/10.1590/15174522-116484>

Abílio, L. C., Grohmann, R., & Weiss, H. C. (2021). Struggles of delivery workers in Brazil: working conditions and collective organization during the pandemic. *Journal of Labor and Society*, 24(4), 598–616. <https://doi.org/10.1163/24714607-bja10012>

Abílio, L. C., Almeida, P. F., Amorin, H., Cardoso, A. C. M., Fonseca, V. P. da, Kalil, R. B., & Machado, S. (2020). Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, 3, 1–26. <https://doi.org/10.33239/rjtdh.v.74>

Almeida, P. F., & Kalil, R. B. (2021). Uma visão comparada de decisões sobre o vínculo jurídico dos trabalhadores via plataformas digitais: EUA (Califórnia), Espanha, Uruguai e Brasil. *Revista Ciências do Trabalho*, 29, 1–13. <https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/284>

Almeida, P. F., Kalil, R. B., & Fonseca, V. P. (2021). A disputa política em torno da regulação do trabalho via plataforma digital e os entregadores motofretistas. In J. D. Krein et al. (Org), *O trabalho pós-reforma trabalhista (2017)* (Vol. 1, pp. 473–511). Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT) da UNICAMP. https://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2021/06/VOL-1_A-reforma-trabalhista_21.06.21.pdf

Arthur, K., & Cardoso, A. C. M. (2020). O controle das plataformas digitais: nomear a economia, gerenciar o trabalho e (des)regular os direitos. *Tomo*, (37), 349–390. <https://doi.org/10.21669/tomo.vi37.13043>

Boito Jr., A. (1991). *O sindicalismo de Estado no Brasil: uma análise crítica da estrutura sindical*. Hucitec; Editora da Unicamp.

Boito Jr., A. (2020). *Dilma, Temer e Bolsonaro: crise, ruptura e tendências na política brasileira* (Col. Párias Ideias). Editora Phillos Academy.

Campos, A. S. (2020). As propostas de movimentos e organizações para redimensionar o Estado, valorizar o trabalho, a renda e a vida. Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT). <https://www.cesit.net.br/as-propostas-de-movimentos-e-organizacoes-para-redimensionar-o-estado-valorizar-o-trabalho-a-renda-e-a-vida/>

Cardoso, A. C. M., & Garcia, L. (2021, dezembro 2). Viagem ao inferno do trabalho em plataformas. *Outras palavras*. <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/viagem-ao-inferno-do-trabalho-em-plataformas/>

Carelli, R. L., & Carelli, B. N. B. (2020). A zona cinzenta de trabalho e emprego, trabalhadores sob demanda em plataformas digitais e trabalhadores portuários avulsos: direitos trabalhistas além da relação de emprego. *Contracampo*, 39(2), 29–41. <https://doi.org/10.22409/contracampo.v0i0.38553>

Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT) (2020). Emprego, trabalho e renda para garantir o direito à vida. GT – Mundos do Trabalho: Reformas. <https://www.cesit.net.br/emprego-trabalho-e-renda-para-garantir-o-direito-a-vida/>

Corregliano, D. U. (2020). *O direito e as greves por fora*. RTM.

Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) (2020). Índice da Condição do Trabalho. [ICT-DIEESE, n. 7, 3º trimestre 2020]. <https://www.dieese.org.br/analiseict/2020/072020.html>

Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) (2021a). Crise sanitária e econômica persiste e se intensifica. [Boletim de Conjuntura, n. 27]. <https://www.dieese.org.br/boletimdeconjuntura/2021/boletimconjuntura27.pdf>

Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) (2021b). Descaso e inépcia do governo em relação à pandemia aprofundam caos sanitário e econômico no Brasil. [Boletim de Conjuntura, n. 28]. <https://www.dieese.org.br/boletimdeconjuntura/2021/boletimconjuntura28.pdf>

Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) (2022). Economia lenta, pobreza acelerada. [Boletim de Conjuntura, n. 34]. <https://www.dieese.org.br/boletimdeconjuntura/2022/boletimconjuntura34.pdf>

Druck, G. (2011). Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? *Caderno CRH*, 24(spe1), 37–57. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792011000400004>

- Filgueiras, V. A., & Lima, U. M. (Coord.) (2020). Levantamento sobre o trabalho dos entregadores por aplicativos no Brasil. [Relatório de Pesquisa], Núcleo de Estudos Conjunturais (NEC) da Faculdade de Economia, Universidade Federal da Bahia (UFBA). <http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Applicativos-no-Brasil.pdf>
- Fontes, V. (2017). Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. *Marx e o Marxismo*, 5(8), 45–67. <https://www.niepmarx.com.br/index.php/MM/article/view/220>
- Galvão, A., & Krein, J. D. (2019). Dilemas da representação e atuação dos trabalhadores precários. In I. J. Rodrigues (Org.), *Trabalho e ação coletiva no Brasil: contradições, impasses, perspectivas (1978-2018)* (pp. 203-233). Annablume.
- Galvão, A., Lemos, P. R., & Trópia, P. V. (2022). Union strategies for organizing workers affected by precarization in Brazil. X Congreso de la Asociación Latinoamericana de Estudios del Trabajo (ALAST).
- Galvão, A., Krein, J. D., Biavaschi, M. B., & Teixeira, M. O. (Eds.) (2017). *Contribuição crítica à reforma trabalhista*. Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT) da UNICAMP. <http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2017/06/Dossie-14set2017.pdf>
- Gomide, A. de A., Sá e Silva, M. M. de, & Leopoldi, M. A. (Eds.) (2023). *Desmonte e reconfiguração de políticas públicas (2016-2022)*. IPEA; INCT/PPED. <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/11939>
- Haidar, J., Menéndez, N. D., & Arias, C. C. (2020). La organización vence al algoritmo(?): Plataformas de reparto y procesos de organización de los trabajadores de delivery en Argentina. *Revista Pilquen*, 23(4), 15–28. <https://revele.uncoma.edu.ar/index.php/Sociales/article/view/2984/59838>
- Kalil, R. B. (2020). Organização coletiva dos trabalhadores no capitalismo de plataforma. *Contracampo*, 39(2), 79–93. <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38570/pdf>
- Lapa, R. S. (2021). O trabalho em plataformas digitais e a pandemia da Covid-19: análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE. *Mercado de Trabalho: conjuntura e análise*, 27(71), 41–57. https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10647/1/bmt_71.pdf
- Lemos, P. R. (2014). Entre o mercado e a sociedade: o sindicalismo da União Geral dos Trabalhadores (UGT). [Dissertação, Mestrado em Ciência Política], Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas. <https://www.ifch.unicamp.br/ifch/entre-mercado-sociedade-sindicalismo-uniao-geral-trabalhadores-ugt>
- Levy, C. (2022, abril 4). A máquina oculta de propaganda da Ifood. *Agência Pública*. <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>
- Liberato, L. V. (2021, julho 23). A inovadora parceria entre o iFood e as milícias. *Le Monde Diplomatique Brasil*. <https://diplomatique.org.br/a-inovadora-parceria-entre-o-ifood-e-as-milicias/>
- Matsu, N. (2018, março 1). Saiba como cada deputado votou sobre regulamentação de aplicativos. *Poder 360*. <https://www.poder360.com.br/congresso/saiba-como-cada-deputado-votou-sobre-regulamentacao-de-aplicativos/>

- Miguez, P., & Menendez, N. D. (2021). Platform workers in Latin America: Transnational logics and regional resistances? *Tempo Social*, 33(2), 231–251. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2021.181565>
- Moda, F. & Gonsales, M. (2020). Por dentro da mobilização global dos motoristas de transporte particular por aplicativo. *Pensata*, 9(1). <https://doi.org/10.34024/pensata.2020.v9.10516>
- Moniz, A. B., & Boavida, N. (2019, julho 7). Trabalho baseado em plataformas digitais: a caminho de um novo sindicalismo? *Esquerda* [Dossiê 297: Precariedade Uber Alles: a ameaça da uberização do trabalho]. <https://www.esquerda.net/dossier/trabalho-baseado-em-plataformas-digitais-caminho-de-um-novo-sindicalismo/62234>
- Pereira, E. J. R. (2021, março 4). Paralisação dos motoristas de aplicativos expõe os efeitos da precarização. *Brasil de Fato*. <https://www.brasildefato.com.br/2021/03/04/artigo-paralisacao-dos-motoristas-de-aplicativo-expoe-os-efeitos-da-precarizacao>
- Pereira, E. J. R. (2022). *Na corrida pela representação sindical: o caso dos entregadores e dos motoristas por aplicativos*. (Dissertação, Mestrado em Ciência Política), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Brasil. <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/1251152>
- Pires, B. (2020, junho 6). “Vidas negras importam” chacoalha brasileiros entorpecidos pela rotina de violência racista. *El País: Brasil*. <https://brasil.elpais.com/brasil/2020-06-06/vidas-negras-importam-chacoalha-parcela-de-brasileiros-entorpecida-pela-rotina-de-violencia-racista.html>
- Redação RBA (2021, março 18). Bolsonaro reduz valor do auxílio emergencial e exclui 22,6 milhões de pessoas do pagamento. *Rede Brasil Atual*. <https://www.redebrasilatual.com.br/politica/2021/03/bolsonaro-reduziu-auxilio-emergencial-excluiu-226-milhoes-pessoas/>
- Rosenfield, C., & Mossi, T. W. (2020). Trabalho decente no capitalismo contemporâneo: dignidade e reconhecimento no microtrabalho por plataformas. *Sociedade e Estado*, 35(3), 741–764. <https://doi.org/10.1590/s0102-6992-202035030004>
- Santos Silva, S. F. dos, & Almeida, T. F. de. (2020, dezembro 1). Distanciamento social. [InformaSUS], Universidade Federal de São Carlos (UFSCar). <https://www.informasus.ufscar.br/distanciamento-social/>
- Silva, R. B. (2009). *Os motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo*. (Dissertação, Mestrado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (USP), Brasil. <https://doi.org/10.11606/D.8.2009.tde-04022010-162337>
- Sindicato Nacional dos Docentes de Instituições de Ensino Superior (ANDES) (2022, outubro 6). Nota da Diretoria do ANDES-SN sobre o novo corte no orçamento para a Educação. [Circular n. 365/022], ANDES-SN. <https://www.andes.org.br/diretorios/files/renata/2022/Anexo-Circ365-22.pdf>

Fontes de informação

99 (2020, abril). Cuidando do que importa. *Youtube*.
https://www.youtube.com/watch?v=i6y3tub_cBg&ab_channel=99

G1 (s/d). Mapa da vacinação contra Covid-19 no Brasil.
<https://especiais.g1.globo.com/bemestar/vacina/2021/mapa-brasil-vacina-covid/>

iFood (2020, março). Nossa entrega. *Youtube*.
https://www.youtube.com/watch?v=JJ8_ZAKIGj4

iFood (s/d). Sobre o iFood: Nossa história.
<https://institucional.ifood.com.br/ifood>

Uber (s/d). Fatos e dados sobre a Uber. Uber Newsroom.
<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

Recebido em 05 de novembro de 2022.

Revisado em 12 de julho de 2023.

Aprovado em 02 de agosto de 2023.