

O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL

A relação entre *points* e consciência de classe para os entregadores por aplicativo

Relation between points and class consciousness for delivery app workers

Pedro Burity Borges

Graduado em Ciência Política na Universidade de Brasília, com estudos nas áreas de Direito à Cidade e Plataformas Digitais. Membro do grupo de pesquisa Mundo do Trabalho e Teoria Social.

RESUMO: O artigo faz uma análise dos espaços coletivos de descanso e espera de entregadores por aplicativos, conhecidos como *points*, observando se há neles um processo de construção de uma consciência de classe por parte da categoria. Para isso, foram analisadas as rotinas dos entregadores nesses locais, através de entrevistas, notícias de jornais e dos dados e reflexões da pesquisa de campo que originaram o relatório “Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras/es do setor de entrega por *apps* em Brasília e Recife”, organizado pela CUT-OIT, que investigou os entregadores por aplicativo no Distrito Federal, durante o primeiro semestre de 2021. Através de um enfoque lukacsiano e de uma análise descritiva das paralisações, conhecidas como Breque dos Apps, foi possível identificar a relevância dos *points* para a mobilização e para a construção de consciência de classe entre entregadores por aplicativo.

Palavras-chave: plataformas digitais, Breque dos Apps, trabalho plataformizado.

ABSTRACT: The article makes an analysis of collective spaces of rest and waiting for delivery app workers, known as points, observing whether there is a construction of class consciousness in the category. For this, the routines of delivery workers in these places were analyzed through interviews, news, and reflections of the field research that originated the report "Working conditions, rights and social dialogue for workers in the delivery sector by apps in Brasília and Recife", organized by Central Única dos Trabalhadores (CUT), which investigated app couriers in the Federal District, during the first half of 2021. Through a lukacsian approach and a descriptive analysis of the stoppages known as "Breque dos Apps", it was possible to identify the

relevance of these points for the mobilization and for the construction of class consciousness among delivery app workers.

Keywords: digital platforms, Breque dos Apps, platform work.

1. INTRODUÇÃO

No fim do segundo trimestre de 2021, o volume de trabalhadores informais chegou a 48,7% da população, segundo levantamento da consultoria iDados com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua Trimestral, um dos picos históricos do índice.¹ Em meio ao notório crescimento do trabalho informal, durante a pandemia de COVID-19, e com a necessidade da manutenção do isolamento social, os aplicativos de entrega de comida se tornaram comuns na rotina dos centros urbanos. Com isso, dezenas de milhares de brasileiros passaram a ocupar as ruas e outros espaços das cidades com suas motos e bicicletas.² A categoria de motociclistas de entrega rápida (CBO 5191-10) sofre um drástico impacto, visto que as plataformas de entrega, em seus termos de uso e de cadastro, eliminam qualquer tipo de vínculo formal de trabalho com os novos entregadores.

O trabalho de entrega rápida de alimentos e produtos envolve riscos diários em meio ao intenso tráfego das cidades e aos constantes deslocamentos realizados. Na maior parte do tempo eles se encontram em seus veículos realizando suas entregas, com poucas pausas durante a jornada, seja para descanso ou alimentação. Quando têm a oportunidade, os entregadores fazem suas pausas em frente a restaurantes ou em qualquer lugar que caiba suas motos. Esse é um fenômeno que despertou a atenção da população e da mídia, sendo tema reiterado de notícias recentes.

Nos últimos anos, especialmente em 2020, um dos períodos mais críticos da pandemia, entregadores por aplicativo realizaram grandes mobilizações no Distrito Federal e em todo o país reivindicando a garantia de direitos e melhores condições de trabalho. Ciente dos riscos de sua profissão e da importância que tiveram durante os momentos de rígido isolamento social, milhares de trabalhadores paralisaram suas atividades, exigindo garantias contra bloqueios injustos nas plataformas, equipamentos de proteção individual, pontos de apoio, entre outras várias demandas.³

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

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

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

Interessante notar que muitas dessas mobilizações parecem apontar para a importância dos espaços de convivência, sociabilidade e organização da categoria de motoboys, os *points*. Ora articulados no espaço urbano, ora constituídos nos meios digitais das redes sociais, como no *WhatsApp*, esses espaços delineiam trilhas por onde parece ser possível compreender as formas de organização dessa categoria, que até o momento não contam com espaços, órgãos e rotinas institucionalizadas. Assim, qual seria a relação desses *points* com a criação de uma espécie de “consciência de classe” dos entregadores por aplicativos?

O objetivo do presente trabalho é identificar, através da análise das rotinas dos entregadores do Distrito Federal, especialmente durante os encontros da categoria em espaços improvisados de descanso ou espera de pedidos (*points*), os processos de construção de uma consciência de classe por uma perspectiva lukacsiana, os quais se associam à construção das mobilizações que ocorreram no país.

Para o desenvolvimento deste trabalho, analisaram-se os resultados da pesquisa de campo que embasou o estudo sobre entregadores por aplicativo, organizada pelo Instituto Observatório Social (IOS) em parceria com a Central Única dos Trabalhadores (CUT), a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e pesquisadores da Universidade de Brasília (UnB), que entrevistaram e coletaram relatos de entregadores do Distrito Federal durante o segundo semestre de 2020 (CUT; OIT, 2021). A amostra utilizada foi baseada nos dados da PNAD COVID-19, que trouxe informações mais precisas sobre a categoria de entregadores por plataformas digitais.

Na primeira seção, o texto apresenta o fenômeno das empresas-aplicativo e do trabalho por plataforma, introduzindo a construção de uma subjetividade individualista neoliberal como uma das consequências da atividade para entregadores. Em seguida, o artigo traz o contexto do trabalho por aplicativo no Distrito Federal, apresentando a rotina dos entregadores através de relatos e entrevistas, e conceituando os *points*, espaços coletivos criados pela categoria para descanso e espera de pedidos, como um contraponto à subjetividade pregada pelos aplicativos. Num terceiro momento, é apresentado um debate lukacsiano a respeito do desenvolvimento da consciência de classe dos entregadores, que pode ser observado na rotina da categoria. Por último, são apresentadas mobilizações políticas de entregadores de aplicativo no Distrito Federal e em outros lugares, enfatizando a importância dos *points* e de outros espaços coletivos para a construção destes movimentos.

2. PLATAFORMIZAÇÃO DO TRABALHO E A CONSTRUÇÃO DO SUJEITO NEOLIBERAL

A tecnologia, inserida no capitalismo, tem desempenhado um drástico impacto nos processos laborais e nas relações de trabalho em nossa sociedade. É através do

desenvolvimento das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) e de seus desdobramentos, como *big datas*⁴ e inteligências artificiais⁵, que se possibilitou que máquinas consigam tomar decisões e solucionar problemas com grande eficácia - num processo denominado automatização, possibilitando ao capital conseguir evoluir as formas de extração de lucro e, conseqüentemente, de exploração do trabalho (FAGNANI e PREVITALI, 2020).

Como fruto desse processo, surge o fenômeno conhecido por “trabalho subordinado por plataformas digitais” (ABÍLIO, 2020). Uma das possíveis definições de plataformas digitais faz referência a “empresas que controlam infraestruturas digitais alimentadas por dados e organizadas por algoritmos” (ABÍLIO, AMORIM e GROHMANN, 2021), também conhecidas como empresas-aplicativo, que utilizam dessas ferramentas para gerir um enorme contingente de trabalhadores sem vínculos formais através de um modelo *just-in-time* de trabalho (ABÍLIO, 2020). Um dos exemplos mais populares em nossos cotidianos dessas plataformas são os aplicativos de entrega.

Os principais aplicativos de entrega são gerenciados por empresas de porte multimilionário, como a *iFood*, a *Uber*⁶ e a *Rappi*. Eles funcionam da seguinte forma: o trabalhador, aceitando determinados termos e condições construídos unilateralmente pela empresa, se cadastra na plataforma, recebendo uma caixa-mochila, conhecida como *bag*. Seu meio de locomoção, celular e conexão à internet são de responsabilidade unicamente própria,⁷ portanto não da empresa. Em seguida, aguarda que um algoritmo, construído e manipulado pela empresa, escolha ele entre vários entregadores disponíveis na plataforma para realizar a entrega do pedido de um cliente, no caso, um outro usuário do aplicativo. Em troca, recebe uma recompensa em dinheiro, também definida pelo mesmo algoritmo, que varia de acordo com a distância, número de pedidos e entregadores ativos, entre outros fatores alegados pelas plataformas.

4 Segundo a multinacional de tecnologia de computação Oracle, *Big data* é o termo utilizado para se referenciar a volumosos conjuntos de dados complexos, alimentados em grande velocidade, não sendo processados por softwares tradicionais ou convencionais.

5 Segundo a multinacional de tecnologia de computação Oracle, inteligência artificial se refere a sistemas que mimetizam a inteligência humana para realizar tarefas.

6 A Uber encerrou as atividades do aplicativo Uber Eats, de intermédio de entregas de comidas, em março de 2022. No entanto, a empresa lançou o substituto Cornershop, utilizado para pedidos de compras em supermercados e similares.

7 Segundo a *iFood*, a empresa realiza eventos especiais para a distribuição gratuita de jaquetas e bags, estrategicamente estampadas com sua logomarca, e convida entregadores para receberem os produtos. Sem critério específico para o convite, afirma que os “parceiros” receberão um aviso nos canais oficiais do aplicativo e recomenda a utilização frequente do *iFood* para Entregador (app diferenciado para utilização dos trabalhadores) para aumentar as chances de ser chamado. A empresa ressalta que o entregador deverá possuir o próprio equipamento para começar a trabalhar com entregas pelo aplicativo.

Informações disponíveis em <<https://entregador.ifood.com.br/quero-fazer-parte/conheca-o-ifood/como-conseguir-o-rit-ifood/>>. Acesso em 22 de maio de 2022.

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

As plataformas afirmam que esses trabalhadores apenas utilizam seu serviço, funcionando como um intermediário entre restaurantes e usuários, onde o entregador parceiro escolhe dia, horário e onde entregar⁸. Ainda assim, essas empresas controlam as entregas em todos os aspectos, desde o cadastro do restaurante que oferece o pedido até a avaliação do serviço após a corrida. Bloqueios de entregadores da plataforma por supostas violações dos termos acordados no cadastro, muitas vezes classificados como injustos pelos próprios entregadores, são recorrentes, e uma das principais reivindicações da categoria. As plataformas têm a capacidade de dispersar e, ao mesmo tempo, controlar o trabalho realizado por milhões, sem precisar oferecer qualquer garantia ou direito, enquanto sustentam o falso discurso de liberdade e independência (ABÍLIO, 2017).

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

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

Colaborando para a intensa precarização do trabalho, as TICs e suas empresas aproveitam desse exército de desempregados ou de subempregados para vincular a suas plataformas milhões de motoristas, cuidadores, maridos de aluguel ou

⁸ Segundo os termos de uso para entregadores do iFood, presentes no site do aplicativo. <<https://entregador.ifood.com.br/termos-e-condicoes-de-uso/>>. Acesso em 22 de maio de 2022.

entregadores. E é o caso das empresas já mencionadas *Uber* e *iFood*, como também da *GetNinjas*⁹ e de outras multinacionais.

Para além da dinâmica de trabalho, esse sistema tem a capacidade de isolar os trabalhadores, ao mesmo tempo em que constrói uma ideologia neoliberal que prega o empreendedorismo e tenta mascarar a precarização acometida por esses trabalhadores. Há uma tentativa de inserir no indivíduo a ideia de que ele é inteiramente responsável pelo próprio trabalho e que a plataforma deveria ser isenta de responsabilidades, agindo apenas como um intermediário para pessoas que querem empreender. Dardot e Laval (2016) apontam nesse processo a tentativa de construção do sujeito neoliberal.

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

Sob a ideologia neoliberal, o indivíduo é colocado numa posição de empresa, desenvolvendo-se na sociedade capitalista a ideia utilitarista de que o sujeito é movido por interesses e que a satisfação está relacionada à maximização dos ganhos. A suposta liberdade de escolha, concebida a partir de termos essencialmente racionais, fica condicionada à busca pela própria satisfação, traduzida na amplificação dos ganhos capitalistas. Do contrário, quaisquer atividades que não busquem o lucro podem causar sofrimento psíquico, o sentimento de fracasso, a depressão (FRANCO *et al.*, 2021). Para o entregador, a suposta autonomia oferecida pelo aplicativo compete com a ociosidade ou com outros serviços informais que tenderiam a gerar menos ou nenhuma satisfação, na concepção neoliberal.

Criado para atender as demandas do capitalismo, o sujeito neoliberal é um empreendedor “cuja subjetividade deve estar inteiramente envolvida na atividade que se exige que ele cumpra” (DARDOT; LAVAL, 2016, p. 322). O indivíduo é estimulado à extensa competição e à maximização de seus resultados em busca do bem-estar material e da realização profissional, idealizações construídas pela valorização ideológica do modelo empresarial. Ao mesmo tempo, é colocado como o

⁹ GetNinjas é uma empresa brasileira criada em 2011, que gerencia uma plataforma que gerencia trabalhadores de várias categorias, desde serviços domésticos e reformas a fotógrafos e designers.

único responsável pelos riscos e pelos fracassos, muitas vezes consequência das condições de trabalho dadas pelo aplicativo. Assim, ele é instado a agir como uma empresa em meio a uma vasta concorrência: o sujeito deve ter capacidade de adaptação às flutuações do mercado, gestão de crises e espírito empreendedor, ou então, encontrará a falência. O homem bem-sucedido, na visão neoliberal, é aquele que conquista seus objetivos por si próprio, mesmo que isso signifique passar por cima de seus próximos ou trabalhar incansavelmente (*ibid.*).

Logo, é possível identificar no discurso e nas práticas por trás dos aplicativos a tentativa da imposição da subjetividade neoliberal ao entregador, a partir da sua responsabilização exclusiva sobre o equipamento, do isolamento perante outros trabalhadores, do discurso de autonomia, entre outras ações características da ideologia neoliberal. No entanto, ao contrário do que é pregado pelos aplicativos, a rotina dos entregadores apresenta alguns aspectos de coletividade e cooperação entre a categoria.

3. A ROTINA DO ENTREGADOR NO DISTRITO FEDERAL

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

Nesse sentido, há diversos casos e relatos de entregadores que tiveram acesso negado a shoppings e restaurantes, espaços de uso comum ao público, mesmo durante suas corridas, ou então foram constrangidos, no exercício de suas funções nesses estabelecimentos, por donos de restaurantes, seguranças ou clientes.¹⁰ Em contraposição a essa situação, esses trabalhadores costumam se reunir em volta de

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

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

lugares com bastante fluxo de pedidos, mas de forma improvisada e precária. Esses espaços adotados pela categoria são popularmente conhecidos como *points*.

Os *points* são espaços com pouca ou nenhuma infraestrutura, frequentemente localizados em estacionamentos de restaurantes, de shoppings ou outros espaços similares. Quando possível, próximos de árvores ou em torno de mesas e outros equipamentos públicos. Eles estão presentes em vários locais espalhados pelo Distrito Federal, assim como em outros conglomerados urbanos, e podem surgir ou desaparecer em pouco tempo, já que acompanham a lógica de constante trânsito dos trabalhadores por aplicativo e os algoritmos da plataforma, majoritariamente responsáveis pelo controle do fluxo de pedidos e, conseqüentemente, de entregadores¹¹. Também podem ser mais ou menos estruturados, a depender das ações dos próprios motoqueiros e da constância de pedidos.

Estes *points* também costumam ficar perto de estabelecimentos considerados parceiros, que permitem o acesso ao banheiro e disponibilizam água, descontos e outras formas de apoio. Alguns desses espaços, geralmente os mais consolidados e estruturados, também contam com grupos de *WhatsApp*, espaços virtuais onde as conversas continuam e auxiliam na rotina dos entregadores como uma forma de indicar em quais regiões o fluxo de pedidos está mais favorável ou de alertar sobre questões de trânsito e de segurança.

Figura 1: *Point* ao lado do Metrópolis Shopping, Águas Claras – Distrito Federal.



Fonte: Acervo do autor.

Figura 2: *Point* em quiosque ao lado do Boulevard Shopping, na Asa Norte, Brasília – Distrito Federal.



Fonte: Acervo do autor.

¹¹ Os algoritmos não são, necessariamente, o único fator responsável pelo fluxo de pedidos, que também depende da disponibilidade dos restaurantes e dos entregadores, dos horários de pico, entre outros.

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

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

Geralmente a gente para no meio das residências, nos banquinhos da quadra. O aplicativo não dá nenhuma tenda, nenhum lugar para carregar o celular. Se for na chuva, a gente fica embaixo de prédio. Nossa vida é assim. (CUT, 2021, p. 84).

Os relatos dos entregadores coletados no relatório (*ibid.*) foram quase unânimes na não disponibilização de pontos de apoio oficiais por parte das empresas. Na grande maioria dos locais de descanso dos entregadores, não há nenhum tipo de estrutura oferecida que contenha as demandas e reivindicações básicas da categoria: espaço para descanso, banheiro e vestiário, conexão com a internet, copa com água e microondas, estacionamento e bicicletário. Alguns poucos restaurantes oferecem algumas cadeiras e acesso a sanitários para os motoboys, mas ainda não atendem às exigências mínimas (*ibid.*, p. 84).

Com o tempo, alguns desses espaços que possuem maior fluxo e estrutura se consolidam como *points*, na medida em que ficam mais conhecidos - e frequentados. Logo, viram palco de interações, construções de laços e recebem maior atenção dos entregadores. Nestes espaços, iniciam amizades, conversam sobre os restaurantes, locais com maior movimento de pedidos ou mesmo questões da vida pessoal. Parte desses *points* ainda possuem grupos nas redes sociais, especialmente no *WhatsApp*, criados e vinculados aos espaços físicos.

São nestes grupos de *WhatsApp*, originados e alavancados pelos *points*, que há a continuidade do diálogo entre a categoria. Em constante deslocamento nas cidades e com curtas pausas, é através das redes sociais que os entregadores continuam as conversas começadas nos espaços físicos. Ainda, são canais onde conseguem compartilhar o fluxo

de entrega das regiões, acompanhar blitz e acidentes nas pistas, comentar sobre atualizações e taxas dos aplicativos e outros conteúdos não necessariamente ligados ao trabalho. Compartilham também memes, correntes, mensagens sobre política, futebol e religião, entre outros assuntos que também fazem parte do cotidiano. Frutos das interações físicas, os grupos nas redes sociais se mostraram importantes para a propagação das mobilizações da categoria, como será mostrado posteriormente.

Para além dos relatos sobre *points* e pontos de apoio, os dados e análises apresentados pela Central Única dos Trabalhadores (2021) ajudam a ilustrar a rotina dos entregadores no Distrito Federal e a visão que a categoria tem sobre o trabalho exercido. Para a construção do relatório, foram entrevistados 39 entregadores entre janeiro e março de 2021, engajados para a pesquisa através de grupos de *Whatsapp*, *Telegram* e *Facebook*, estes divulgados com o auxílio de dirigentes sindicais e dos próprios entregadores participantes, através da técnica “bola de neve” (CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES, 2021, pp. 250-252). A amostra escolhida para a entrevista foi pensada numa tentativa de se aproximar com o perfil sociodemográfico dos entregadores segundo a PNAD COVID-19.

Assim, a CUT (2021) aponta que 92% dos entrevistados são homens e 68% se autodeclararam pretos (negros ou pardos). O nível de escolaridade dos participantes também foi próximo à pesquisa nacional, mas o alto número de entrevistados que declarou possuir superior completo e incompleto (respectivamente, 10% e 31% no DF comparado a 3,24% e 7,99% no Brasil) evidenciou as dificuldades de os trabalhadores conseguirem oportunidade de trabalho em suas respectivas áreas, característica marcante do trabalho por aplicativo (*ibid.*, pp. 63-65).

Quanto aos locais de residência, 90% disseram morar dentro do Distrito Federal, sendo que 57% deles habitavam Regiões Administrativas com renda domiciliar inferior a R\$1.329,00. Já em relação aos locais de trabalho, 84% responderam que realizam entregas no Plano Piloto, seguida de Regiões Administrativas de maior renda per capita, Águas Claras e Guará (*ibid.*, p. 66).

Questionados sobre o nível de satisfação com o trabalho dos aplicativos, 40% dos entrevistados consideraram “regular” e outros 40% responderam “boa”. Em relação às desvantagens dessa forma de trabalho, as opções mais escolhidas foram a respeito dos riscos sofridos pelo entregador (87% dos entrevistados), a falta de direitos (77%) e a humilhação passada no trabalho (59%). As vantagens com maior número de seleções foram a respeito da liberdade e autonomia no trabalho e da complementação de renda (62% cada). A grande maioria trabalha em mais de um aplicativo de entrega, sendo o *iFood* o mais mencionado,

em 90% dos casos. A respeito da utilização das redes sociais para realização do trabalho, 51% afirmaram utilizar sempre, 13% às vezes e 36% disseram não utilizar.

Foram feitos relatos de péssimas condições de trabalho, relacionados à longa e exaustiva jornada: “O dia de folga não resolve os meus problemas. Eu não tenho tempo para nada [...] Tento resolver questões burocráticas nos dias de folga [...] Eu nunca tenho dia livre, né?!” (CUT, 2021, p. 83).

Relacionados à ausência de amparo por parte das empresas:

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

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

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

Outro entrevistado, um homem indígena de 41 anos, afirmou que o aplicativo trouxe facilidade para os lojistas, ao mesmo tempo em que piorou para os entregadores, que passaram a trabalhar para as mesmas empresas, mas agora sem um emprego formal e trabalhando nas plataformas (CUT, 2021, p. 70).

Segundo o relatório, os entregadores por aplicativo no Distrito Federal são majoritariamente homens, pretos, jovens e moradores de Regiões Administrativas periféricas, apesar de realizarem entregas principalmente nas zonas centrais do Distrito Federal. São também marcados por algumas características do sujeito neoliberal, a exemplo da autonomia e liberdade como a opção mais escolhida entre as vantagens do trabalho por aplicativo. No entanto, ainda que digam estar regularmente satisfeitos com o trabalho, reconhecem os riscos, as dificuldades e os problemas de atuar com as plataformas. Mesmo que de forma destoante, os entrevistados também evidenciam a

necessidade de regulamentação da atividade e de vínculo trabalhista com o aplicativo, o que parece indicar que a concepção do sujeito neoliberal e o discurso pregado pelas empresas não são completamente absorvidos pelos trabalhadores. Ainda, a maior parte dos entregadores utiliza as redes sociais para o trabalho e atua nas áreas centrais de Brasília, o que favorece interações entre os próprios entregadores. Essas interações, sejam elas presenciais nos *points* ou virtuais por mensagens, para uma categoria imersa no trabalho e com poucos momentos de contato com seus colegas, podem ser importantes para o potencial de organização como classe (CUT, 2021, p. 61) e para desenvolvimento de uma consciência de classe, argumento apresentado a seguir.

4. CLASSE E CONSCIÊNCIA DE CLASSE PARA ENTREGADORES

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

Podemos considerar, *grosso modo*, o conceito de classe em dois diferentes aspectos: *classe em si*, onde a condição material que determina o posicionamento de um indivíduo ou um grupo na sociedade (proletariado ou burguesia, por ex.), e *classe para si*, que considera classe intrinsecamente ligada à consciência da luta entre grupos dominantes e dominados em seus mais variados períodos históricos, contextos e subjetividades (LUKÁCS, 2018).

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

Já a classe como movimento (classe para si), tem como critério a indissociável relação com a luta de classes e o reconhecimento de sua existência. Na figura do proletariado, é representado pelo reconhecimento da relação de dominação com o capital e seus representantes e o inevitável conflito consequente dessa relação (ANDRADE, 2018).

Na interpretação de Sobrinho (2016), ambos os aspectos das classes se mostram indissociáveis e complementares, na medida em que se precisa de uma definição objetiva para entender quem compõe as classes, mas o conflito em si é característica fundamental delas. Logo, a própria existência da classe, um conceito objetivo e

material, está pressuposta à luta de classes. Tal interpretação dialoga com a ideia lukacsiana de Andrade (2018) ao afirmar que, na medida em que surgem classes sociais com interesses antagônicos, as circunstâncias levam as pessoas inseridas na sociedade de classes a agir de determinado modo e, reconhecidos os conflitos de classes manifestados por suas contradições, essas pessoas tornam-se conscientes de sua posição na luta. Ainda, “[...] no caso da ideologia dominante, produzir a mistificação da realidade e manutenção da dominação” (ANDRADE, 2018, p. 112).

Seguindo esta perspectiva, a tentativa de manutenção da dominação através de aspectos ideológicos por parte das plataformas se dá nos contínuos esforços de negação de relações de trabalho com os entregadores e de construção de uma subjetividade neoliberal, como evidenciado anteriormente. Nesse sentido, é deveras ilustrativa a mobilização de mecanismos e aparatos ideológicos pelas plataformas para sustentar essa situação. Em abril de 2022, a Agência Pública publicou reportagem denunciando agências de publicidade contratadas pela *iFood* para criar perfis falsos em redes sociais e se infiltrar em canais e grupos de entregadores, com o objetivo de desmobilizar movimentos da categoria.¹² As empresas constroem ou se utilizam também de outros métodos para dificultar a organização de entregadores, a exemplo da “existência de poucos locais físicos de encontro dos trabalhadores e trabalhadoras das empresas plataformas” (GONSALES, 2020, p. 133), reforçados por uma intensa atuação frente ao Congresso Nacional e outras instituições governamentais.¹³

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

Como já dito, os entregadores de aplicativo compartilham de rotinas de trabalho e de estilos de vida semelhantes, como também interesses: conseguir entregas, sobreviver ao trânsito, conquistar melhores condições de trabalho. Podem ainda compartilhar do mesmo processo de construção identitária, definido por Kathrin Woodward (2000) como um processo cultural que os posiciona como sujeitos através de sistemas

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

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

simbólicos e práticas de significação, que dialogam com suas próprias subjetividades, responsáveis pelo reconhecimento dessas posições (FIALHO; MIRANDA, 2014). No entanto, tais características não são necessariamente suficientes para a construção de uma identidade coletiva ou de uma coesão da classe. Para isso, há a necessidade do compartilhamento das experiências individuais, especialmente aqueles referentes às condições precárias de trabalho, de forma a torná-las uma experiência coletiva. Dela, surge a reivindicação coletiva e, junto, a revolta, aflora nesse coletivo a necessidade da luta por melhorias, o aspecto revolucionário de Marx (SOBRINHO, 2016).

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

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

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

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

5. BREQUE DOS APPS, AMAE-DF E OUTRAS MOBILIZAÇÕES POLÍTICAS

Para falar sobre a luta dos entregadores por aplicativo, é essencial ressaltar que a categoria dos motofretistas é muito anterior aos aplicativos. A atividade do motoboy no

Brasil já nasceu como um ofício precarizado, popularizado num contexto de expansão da flexibilização das relações de trabalho agravado na década de 1990. Semelhante aos processos que levaram trabalhadores a migrarem para os aplicativos, os altos índices de desemprego, o crescimento da terceirização, a crescente demanda por entregas e serviços em curto período de tempo e a pouca exigência de qualificação profissional levaram muitas pessoas a trabalharem com o motofrete (FIALHO; MIRANDA, 2014, pp. 5-6). Da mesma forma, a luta dos motofretistas por melhores condições de trabalho é muito anterior aos aplicativos. O Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxista Intermunicipal do Estado de São Paulo (SindimotoSP), foi fundado em 1991 e registra importantes movimentos e avanços para a categoria.

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

As principais mobilizações dos entregadores por aplicativo foram os Breques dos Apps, paralisações de caráter nacional que aconteceram nos dias 1º de julho e 25 de julho de 2020. Durante todo o dia, os trabalhadores desligaram as plataformas e construíram piquetes ao redor de grandes restaurantes das maiores capitais, bem como organizaram “motociatas” nas principais avenidas. Entre as reivindicações, a grande maioria convergia pelo fim dos bloqueios injustos, pelo aumento das taxas mínimas por pedido, por um maior rendimento por corrida e pela distribuição de equipamentos de proteção individual (EPIs). As paralisações contaram com a adesão de parte de usuários, que não fizeram pedidos e avaliaram negativamente os aplicativos em plataformas como o *Google Play* e a *App Store*, e tiveram ampla cobertura midiática, com matérias nos maiores jornais do Brasil.¹⁴

No entanto, mesmo antes das grandes paralisações que aconteceram em meados de 2020, entregadores por aplicativo já se mobilizavam em casos de racismo, assédios e acidentes sofridos por colegas, com rápidos protestos localizados próximos aos ocorridos e organizados geralmente através dos grupos da categoria nas redes sociais¹⁵ (SANTOS, 2020). As mobilizações passaram a ser mais recorrentes e a

14 Folha de São Paulo: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/protesto-de-entregadores-comeca-com-cerca-de-1000-motoboys-na-marginal-pinheiros.shtml>

situação precária do trabalho de entregas em meio à pandemia fortaleceu a pauta dos aplicativos na mídia e na opinião pública.

Com a crescente precarização do trabalho e a gradual consolidação de uma categoria nova de trabalho, surgiram as primeiras organizações voltadas para os plataformizados. No Distrito Federal, ainda no início de 2019, entregadores por aplicativo sensibilizados com um caso de racismo contra um colega de trabalho se aproximaram para construir uma forma de unir a categoria, posteriormente criando a Associação dos Motoboys Autônomos e Entregadores do Distrito Federal (AMAE-DF).¹⁶ Segundo Abel Santos (2020), um dos fundadores da AMAE-DF, os sindicatos e cooperativas tradicionais da categoria dos motofretistas não representavam os interesses de quem trabalha através dos aplicativos.

Já em janeiro de 2020, foi organizada uma nova manifestação contra a Loggi, um aplicativo focado em entregas de produtos menores, que presta serviço a grandes corporações como a Amazon. O protesto aconteceu ao redor de um dos galpões da empresa, espaço de distribuição dos produtos com um alto fluxo de entregadores (evidenciando a importância das interações cotidianas para a organização de mobilizações), e reivindicava um aumento do valor das entregas, que havia sido reduzido. “Ton da 160”, como é conhecido em seu canal no YouTube com quase 3 mil inscritos e vídeos a respeito do cotidiano dos entregadores, registrou a ação e publicou na internet. O vídeo possui pouco menos de 500 visualizações, com 23 comentários, entre apoios, dúvidas sobre o ocorrido e relatos de outros entregadores.¹⁷ A partir desse ato, entregadores mais engajados e presentes em manifestações anteriores decidiram criar em definitivo a AMAE-DF, associação importante para o avanço das mobilizações que estavam por vir (SANTOS, 2020).

A organização desses atos anteriores ao Breque dos Apps e a própria criação da AMAE-DF tiveram influência da dinâmica dos *points* e do trabalho por aplicativo antes do coronavírus, que chegou ao Brasil em março de 2020 e teve como uma das consequências uma popularização ainda maior dos aplicativos entre restaurantes pequenos e consumidores, dada a situação do isolamento social. Com um menor número de usuários, as plataformas contavam principalmente com estabelecimentos de maior porte, como grandes redes de *fast-food* e restaurantes localizados em shoppings. Com menos entregadores, os *points* eram menos comuns, mas os poucos que existiam

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

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

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

concentravam um maior número de pessoas e pedidos e, conseqüentemente, promoviam uma maior interação entre a recente categoria de motofretistas. Esses pontos mais antigos foram consolidados e firmados através de grupos nas redes sociais. Segundo Abel Santos (2020), foram através desses espaços que uma cultura de entregadores começou a surgir, e grupos de *WhatsApp* como o “Acelerados da 405”, em referência ao *point* da CLS 405 do Plano Piloto foram criados, com a intenção de compartilhar informações a respeito do trabalho e auxiliar os colegas em suas rotinas.

Dentro desses espaços e das conexões nas redes sociais que estes propiciaram, a categoria de entregadores por aplicativo começou a se fortalecer. A pandemia fez com que o número de trabalhadores nas ruas crescesse consideravelmente e assim os *points* se consolidavam cada vez mais como locais de referência para a categoria, agora mais dispersos e em maior número, já que grande parte dos restaurantes precisaram aderir às plataformas para se adequar à realidade do isolamento social. Mesmo com essa dispersão, os grupos de *WhatsApp*, a AMAE-DF, YouTubers entregadores e a categoria como um todo já haviam estabelecido canais concretos de comunicação e de solidariedade (SANTOS, 2020).

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

De toda a forma, os *points* foram fundamentais para o engajamento da categoria e culminou numa paralisação bem-sucedida, ao menos na visão da AMAE-DF. O Breque fortaleceu o vínculo da associação e da categoria com parlamentares da Câmara Legislativa do Distrito Federal, em especial com o Fábio Félix (PSOL) que, em conjunto com a AMAE-DF, articulou a criação da Lei Distrital 6.677, de 22 de setembro de 2020¹⁸, que dispõe sobre os pontos de apoio para trabalhadores de aplicativos de entrega e de transporte individual privado de passageiros nas regiões administrativas do Distrito Federal. O projeto que originou a lei foi aprovado com apenas um voto contrário e foi bastante celebrado pela categoria, que trouxe em suas mobilizações a necessidade de criação de pontos de apoio que pudessem atender as

¹⁸ Íntegra disponível em <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=401717>>. Acesso em 22 de setembro de 2022.

condições mínimas de trabalho, como a presença de banheiros e vestiários, copa, estacionamento e tomadas para carregar o celular. Passados dois anos da publicação, a lei ainda não foi efetivamente cumprida pelas empresas e pelo poder público.

Seguindo a linha dos *points*, há outros exemplos internacionais que mostram a importância de espaços físicos para a mobilização da categoria. Na Espanha, onde atua a empresa *Deliveroo*, os *centroids*, galpões onde as entregas eram organizadas e os entregadores se encontravam foram fechados. O fechamento ocorreu após as primeiras manifestações de motoboys e bikeboys contra o aplicativo, organizadas nesses espaços. A porta-voz do coletivo de entregadores espanhol RidersxDerechos, um dos principais grupos contra a precarização do trabalho no país, alegou que os *centroids* foram locais chave para a construção do coletivo e de outras mobilizações, e que sem eles há uma maior dificuldade de manter contato com a categoria (FERNANDEZ; BARREIRO, 2020).

Seja nos Breques dos App, seja em manifestações menores, exemplos nacionais e internacionais de mobilizações de entregadores por aplicativo evidenciam a importância dos encontros em espaços físicos para a articulação da categoria. São destes espaços que surgem convocações de luta e até mesmo organizações, contrariando o discurso individualista pregado aos trabalhadores. E as empresas estão cientes dessa potencialidade: a decisão da *Deliveroo* contra os *centroids*, o descumprimento das plataformas à Lei Distrital 6.677/2020 e as tentativas de desmobilização denunciadas pela reportagem da Agência Pública são alguns dos exemplos que mostram a posição real dos aplicativos quanto aos *points*, pontos de apoio e iniciativas semelhantes.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os *points* possuem grande relevância para a rotina dos entregadores, como espaços de descanso e intervalo entre corridas. Aqueles mais estruturados, que contam com algum tipo de ação da categoria para promoção de um maior conforto, são uma espécie de refúgio, ainda que por um curto período, de uma jornada de trabalho intensa, em constante trânsito. Não obstante, a construção e manutenção de pontos de apoio, onde os entregadores possam efetivamente descansar, comer, carregar seus aparelhos eletrônicos e suprir necessidades básicas, foram e são uma das principais demandas da categoria, conforme expressaram os Breques dos Apps. Ainda, é possível afirmar que uma parte considerável das interações presenciais da categoria ocorrem nos *points*, visto que durante a maior parte da jornada os entregadores estão em trânsito, tendo muitas vezes esses espaços como opção de parada.

Nesta trilha, vimos que esses espaços contrariam a lógica individualista construída pelas plataformas, que isola os entregadores dos demais e os coloca na posição de

uma empresa, com interações limitadas ao aplicativo com o cliente e com o restaurante. Ao propiciar o contato e o convívio mais frequente, mesmo que em espaços não institucionais, os *points* possibilitam a convivência e o compartilhamento das condições objetivas e subjetivas vividas pelos entregadores em seus processos de trabalho, cotidianamente. Com isso, eles possibilitam o vicejar de um reconhecimento comum e partilhado, que pode vir a ser traduzido no fomento a uma consciência de classe. Por fim, também esses espaços possuem características similares a locais que propiciaram a construção de lutas da categoria, como o caso dos *centroids* na Espanha, fundamentais para o surgimento do coletivo *RidersxDerechos*.

Dessa mesma forma, os *points* colaboraram para a propagação e ampliação das mobilizações da categoria de entregadores de Apps, como foi o caso dos principais Breques dos Apps, na medida em que entregadores mais engajados compartilhavam com colegas presentes nesses locais informações e objetivos da luta, promovendo o debate e a construção de um movimento mais organizado. As redes sociais, que também foram importantes para o desenvolvimento dos Breques, também possuem ligações diretas e indiretas com os espaços, ao passo em que muitos grupos surgem através das interações dos entregadores nos seus momentos de descanso.

Pelas características de efemeridade e alta rotatividade desses *points*, o artigo se propõe a argumentar a potencialidade destes espaços para a construção de uma consciência de classe e sua influência direta e indireta, através das interações digitais oriundas destes e de outros espaços físicos, reconhecendo suas limitações - mas também seu papel como ponto de partida para novas pesquisas - em mapear estes espaços no Distrito Federal e em outros territórios, ou então se aprofundar em seus processos de formação e consolidação, explorando ainda mais suas possibilidades.

Por fim, fica evidente a necessidade da consolidação de pontos de apoio estruturados conforme as necessidades materiais da categoria, reivindicação tão presente em suas mobilizações, como uma forma de melhoria robusta das condições de trabalho. A consolidação destes espaços significa também um contraponto à lógica individualista do trabalho plataformizado, criando um espaço de identificação e interação para a categoria crucial para o desenvolvimento de uma consciência de classe, da forma como foi evidenciada neste artigo.

REFERÊNCIAS

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

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

ABÍLIO, Ludmila. **Uberização**: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Revista Psicoperspectivas*, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019.

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

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

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

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

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

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

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian“ 9: A fábrica do sujeito neoliberal” e “Conclusão—O esgotamento da democracia liberal”. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. 1.ed. São Paulo: Boitempo, 2016.

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

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

FRANCO, Fábio; CASTRO, Julio Cesar Lemes de; MANZI, Ronaldo; SAFATLE, Vladimir; AFSHAR, Yasmin. O sujeito e a ordem do mercado: gênese teórica do neoliberalismo. In: SAFATLE, Vladimir; SILVA JÚNIOR, Nelson da Silva; DUNKER, Christian. (Orgs.). **Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico**. Belo Horizonte: Autêntica, p. 47-76, 2021

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

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

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

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

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

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

SOUSA, José Pereira Sobrinho de. I JOINGG – Jornada Internacional de Estudos e Pesquisas em Antonio Gramsci. VII JOREGG – Jornada Regional de Estudos e Pesquisas em Antonio Gramsci. **Práxis, Formação Humana e a Luta por uma Nova Hegemonia**. Universidade Federal do Ceará – Faculdade de Educação. 23 a 25 de novembro de 2016 – Fortaleza/CE.

Data de submissão: 30/09/2022

Data de aprovação: 22/01/2023



Este trabalho está licenciado sob uma licença Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.