

## Quando Novos Proletários entram em cena: O breque (greve) dos entregadores de apps no Brasil em julho de 2020

When New Proletarians enter the scene: The brake (strike) of app delivery people in Brazil in July 2020

Cuando los Nuevos Proletarios entran en escena: La breque (huelga) de repartidores de aplicaciones en Brasil en julio de 2020

Recebido: 18/01/2024 | Revisado: 29/01/2024 | Aceitado: 30/01/2024 | Publicado: 31/01/2024

**João Carlos da Silva Santiago**  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3008-0569>  
Universidade Federal do Pará, Brasil  
E-mail: [Santiago@ufpa.br](mailto:Santiago@ufpa.br)

### Resumo

O objetivo do presente artigo é analisar quais os motivos de fundo que ocasionaram a primeira greve (breque) dos entregadores de apps ocorrida no Brasil em julho de 2020 em plena pandemia da COVID-19 que possibilitou a emergência de novos proletários na cena política brasileira, tendo como marcos gerais as lutas internacionais de trabalhadores e trabalhadoras contra as grandes plataformas de delivery, que surgiram da quarta revolução industrial e se expandiram a partir da crise do capitalismo nos anos de 2007-2008, na chamada onda da “uberização”. A pesquisa teve dois momentos: uma revisão da bibliografia sobre o capitalismo de plataformas e a “quarta revolução industrial”, além dos movimentos grevistas em outros países e, no segundo momento, a aplicação de um formulário google com 286 participantes sobre condições de trabalho e participação no breque de 2020, utilizando o método da “bola de neve”, além de duas entrevistas com dois principais dirigentes do movimento que irrompeu no Brasil naquele ano. A conclusão que chegamos é que se trata de um movimento de trabalhadores altamente precarizado, de superexploração, com longas jornadas de trabalho e pouco rendimento que se choca objetivamente contra as grandes empresas do capitalismo de plataformas, passando do estágio de “classe em si” para “classe para si”, além de ter um caráter completamente horizontalista, passando ao largo das velhas estruturas sindicais brasileiras e tendo nas redes sociais seu grande ponto de apoio e seus dirigentes. Mas trata-se de um movimento em transição para a regulamentação previdenciária e trabalhista.

**Palavras-chave:** Breque dos apps; Capitalismo de plataformas; Quarta revolução industrial; Novos proletários; Uberização; Pandemia COVID-19; Sindicalismo horizontalista; Redes sociais.

### Abstract

The objective of this article is to analyze the underlying reasons that caused the first strike (break) of app delivery drivers that took place in Brazil in July 2020, in the midst of the COVID-19 pandemic, which gave rise to new proletarians on the Brazilian political scene, having as general frameworks the international struggles of workers against large delivery platforms, which emerged from the fourth industrial revolution and expanded from the crisis of capitalism in the years 2007-2008, in the so-called “uberization” wave. The research had two moments: a review of the bibliography on platform capitalism and the “fourth industrial revolution”, in addition to strike movements in other countries and, in the second moment, the application of a Google form with 286 participants about working conditions and participation in the 2020 break, using the “snowball” method, in addition to two interviews with two main leaders of the movement that broke out in Brazil that year. The conclusion we reach is that this is a highly precarious, super-exploitation movement of workers, with long working hours and low income that objectively clashes with the large companies of platform capitalism, moving from the “class in itself” stage to “class for itself”, in addition to having a completely horizontalist character, bypassing the old Brazilian union structures and having social networks as its main support point and its leaders. But this is a movement in transition to social security and labor regulations.

**Keywords:** Brake of apps; Platform capitalism; Fourth industrial revolution; Uberization; App delivery people; COVID-19 pandemic; Horizontalist unionism; Social networks.

### Resumen

El objetivo de este artículo es analizar las razones de fondo que provocaron la primera huelga de repartidores de aplicaciones que tuvo lugar en Brasil en julio de 2020, en medio de la pandemia de COVID-19, que permitió el surgimiento de nuevos proletarios en la escena política brasileña, teniendo como marcos generales las luchas

internacionais de los trabajadores contra las grandes plataformas de reparto, que surgieron de la cuarta revolución industrial y se expandieron a partir de la crisis del capitalismo en los años 2007-2008, en la llamada ola de “uberización”. La investigación tuvo dos momentos: una revisión de la bibliografía sobre el capitalismo de plataforma y la “cuarta revolución industrial”, además de movimientos huelguísticos en otros países y, en el segundo momento, la aplicación de un formulario de Google con 286 participantes sobre condiciones laborales y participación en el receso de 2020, mediante el método “bola de nieve”, además de dos entrevistas con dos principales líderes del movimiento que estalló en Brasil ese año. La conclusión a la que llegamos es que se trata de un movimiento de trabajadores altamente precarizado, superexplotación, con largas jornadas laborales y pocos ingresos que choca objetivamente con las grandes empresas del capitalismo de plataforma, pasando de la etapa de “clase en sí” a la de “clase para sí”. mismo”, además de tener un carácter completamente horizontalista, obviando las viejas estructuras sindicales brasileñas y teniendo como principal punto de apoyo y a sus dirigentes las redes sociales. Pero este es un movimiento en transición hacia la seguridad social y las regulaciones laborales.

**Palabras clave:** La breque dos apps; Capitalismo de plataforma; Cuarta revolución industrial; Uberización; Nuevos proletarios; Pandemia de COVID-19; Sindicalismo horizontalista; Redes sociales.

## 1. Introdução

No dia 1º de julho de 2020, quando entregadores de aplicativos fecharam a Ponte Estaiada na Zona Sul de São Paulo e reuniram cerca de cinco mil trabalhadores na capital para protestar por melhores condições de trabalho e de taxa de entrega, em plena pandemia da COVID-19, no primeiro Breque dos Apps em escala nacional da história do país, ali, naquele momento podemos afirmar categoricamente que novos proletários entraram em cena. Sim, pela primeira vez na história das plataformas digitais no Brasil, esse novo proletariado ficou Fora do (algo) ritmo e desobedeceu aos comandos algoritmos.

O caráter de classe da categoria como classe trabalhadora ficou bem nítido em todos os métodos de luta que foram usados para arrancar conquistas desse novo setor da burguesia, que poderíamos chamar de burguesia digital, “uma nova classe que não é dona dos meios de produção, mas proprietária da informação” (Snickerk, 2018, p.41) simbolizada nas grandes empresas multinacionais do setor de delivery. Movimento de trabalhadores assim, que marcam época e abrem uma nova fase de luta para um setor importante da classe trabalhadora, só havíamos visto nas greves operárias do ABC/SP contra a ditadura militar no período de 1978-1980, que foram muito bem retratadas e analisadas por Ianni (1980) em seu “ABC da Classe operária” e Antunes (1992) em sua “Rebeldia do Trabalho”. Ali, a classe operária se rebelava contra as condições de miséria e arrocho salarial enfrentando as montadoras multinacionais e uma ditadura militar, aqui esse novo proletariado enfrenta novas multinacionais oriundas da tecnologia da informação tendo à frente um governo de extrema-direita, negacionista da pandemia.

O movimento explodiu no Brasil por conta da pandemia do novo coronavírus, quando o aumento das entregas, por causa do confinamento social, aumentou em mais de 100% em relação aos meses de antes da pandemia. A plataforma Rappi, tinha cerca de 200 mil entregadores cadastrados na América Latina até março; com o início da pandemia, houve um aumento de 111% nesse número. O iFood, recebeu mais de 175 mil pedidos de cadastro em março deste ano. Em fevereiro, eram 85 mil (Brasil de Fato, 03/07/20). Entretanto, o aumento da carga de trabalho, dos deslocamentos nas entregas, onde os entregadores se expuseram ao risco da contaminação, não foi compensado com um aumento das taxas de entrega. Isso levou a uma consciência de classe em si, que se sentia explorada pelos grandes conglomerados multinacionais das plataformas digitais. Eis a origem objetiva do movimento no Brasil.

Mas esse movimento feito por um proletariado extremamente explorado e precarizado não nasceu como um raio em céu azul. Sua origem remonta há mais de uma década atrás com a mais grave crise capitalista da história. Mas é claro que o crescimento do trabalho precarizado no mundo se dá com a ofensiva neoliberal, sendo esta ofensiva fruto da derrocada dos ex-Estados Operários no Leste Europeu com a queda do “Muro de Berlim” e da desintegração da ex-URSS, quando as massas fizeram ruir o PC soviético e o principal aparato do stalinismo mundial. Ao não ter mais competidores no plano internacional e nem a ameaça do “socialismo”, o capitalismo passou para um estágio agressivo contra a classe trabalhadora a nível mundial com a retirada de direitos históricos para garantir sua margem de lucro.

A crise profunda do modo de produção capitalista iniciada em 2007, com seu pico em 2008-2009, a mais grave desde a década de 30 do século passado, trouxe para a ordem do dia novas tecnologias e a indústria 4.0 ancoradas na digitalização e também nas novas relações sociais de produção, principalmente com o fenômeno da “uberização”

Aqui nos referimos ao exército do proletariado digital surgido a partir da implantação da UBER no Vale do Silício, na Califórnia, e que vai se espalhar para mais de 70 países. Estamos falando de um contingente de cinco milhões de trabalhadores em todo o mundo, e que supera em muito, numericamente a classe operária das fábricas e manufaturas dos principais países capitalistas. Destes, cerca de um milhão estão no Brasil.

Contraditoriamente ao fenômeno do desemprego presente nos mais diversos ramos da indústria por conta da mudança na composição orgânica do capital (Marx, 2017), como é o caso da robótica e da inteligência artificial, a economia digital ou compartilhada, tendo como eixo as plataformas digitais, trouxe para a primeira cena um exército de trabalhadores, desde motoristas de uber aos entregadores de alimentação e produtos.

Assim como no século XIX o proletariado fabril foi o herdeiro da primeira revolução industrial, com a introdução da máquina a vapor, esse “proletariado digital”, nas palavras de Antunes (2019, pág. 15), é um autêntico filho da quarta revolução industrial, alavancada pelas tecnologias de informação e plataformas digitais. De acordo com Schwab (2017, p.18), essa “quarta revolução industrial”, nascida na virada do século XXI, se caracteriza pelo prolongamento da revolução digital, pela presença universal da internet em sua forma móvel, por captadores cada vez menores, mas muito mais potentes e menos caros e pela aparição da inteligência artificial e pela aprendizagem automática (*machine learning*). O digitariado ou proletariado digital é filho desta “revolução”.

O proletariado digital ou digitariado é uma classe de trabalhadores universal, espalhada por quase todos os países do mundo, em uma condição de quase escravidão ou “escravidão digital” (Antunes, 2019). Diferentemente do proletariado clássico, que foi expropriado de seus instrumentos de trabalho em um processo que Marx (2017, p.786) chamou de “acumulação primitiva”, este novo proletariado só tem razão de existir se tiver seus próprios instrumentos de trabalho: um celular, uma motocicleta, uma bicicleta ou um carro, no caso dos trabalhadores e trabalhadoras das plataformas digitais.<sup>1</sup>

Trata-se de um uma acumulação “às avessas”, pois aqui os novos burgueses detentores das tecnologias e plataformas digitais não tem um meio de produção sequer, apenas um aplicativo (um software) que pode ser gerenciado por qualquer lugar do planeta. Entretanto, algumas análises que veem o aplicativo como um novo “meio de produção” capaz de realizar a “subsunção real do trabalho ao capital” nos parecem exageradas. Esse ponto de vista é defendido por alguns autores, como Amorim (2020, p.69) quando nos diz que “estamos defendendo, portanto, que nesta forma de trabalho o aplicativo é a força produtiva central e aquela que permite a subsunção do trabalhador coletivo ao capital”.

Como parte dessa transformação do capitalismo mundial foi que o digitariado<sup>1</sup> ou proletariado digital entrou em cena no Brasil mostrando as condições de superexploração a qual é submetido em plena pandemia do coronavírus. No mês de julho de 2020, em várias capitais do país, principalmente São Paulo, milhares de entregadores da iFood, Rappi, Loggi, Uber Eats, se mobilizaram para exigir direitos e o reconhecimento enquanto categoria de trabalhadores, movimento que se autodenominou “Breque dos Apps”.

Dentre as principais reivindicações estavam o aumento da taxa por entrega realizada e do valor pago por quilômetro rodado; contratação de seguro de vida e contra roubo de moto; e auxílio de segurança durante a pandemia da COVID-19. Além dessas, havia um conjunto de reivindicações que tratava das punições nas plataformas digitais como o fim de bloqueios, quando os entregadores não conseguem acessar suas contas; o fim do sistema de pontuação; e a restrição dos trajetos – hoje o

---

<sup>1</sup> . “Digitariado” é um neologismo inventado por nós para fins de simplificação e abrange todas as categorias de trabalhadores e trabalhadoras que atuam na complexa rede das tecnologias de informação, nas plataformas digitais, desde os programadores e inventores de software até os entregadores das plataformas de alimentação e motoristas de aplicativos.

entregador precisa dirigir uma certa quantidade de quilômetros por dia para ter acesso a áreas mais populares, com taxas de entrega maiores.

Esse movimento se inscreve no movimento mais geral de outros países que sentiram bem antes o peso da precarização e da superexploração trazido pelos grandes conglomerados de plataformas digitais, países com uma tradição sindical, de greves, bem mais extensa. Durante a década de 2010 tivemos greves e movimentos nos principais países da União Europeia, como no Reino Unido, nos Estados Unidos e, inclusive, na China. Parte dessa história das lutas é contada por Callum Can, jovem estudante de doutorado em sociologia, que trabalhou na Deliveroo por oito meses, participando ativamente da greve de 2016 (Can, 2021, Veneta). Semelhante experiência foi repetida aqui no Brasil por Gonsales (2023), sociólogo que investiga as resistências coletivas dos entregadores(as) por aplicativos, ao se tornar entregador de aplicativo no período de agosto a outubro de 2021, fazendo uma “inserção etnográfica” no meio dessa classe de trabalhadores.

Em outubro de 2014 houve o “Global day of Protest”, dos trabalhadores do UBER nos Estados Unidos; em agosto de 2016 tivemos a greve de uma semana dos entregadores da Deliveroo, em Londres (Toyama & Prado, 2021); em dezembro de 2016 ocorreu a mobilização dos “chauffeurs” da Uber, em Paris; em fevereiro de 2017 houve a greve dos trabalhadores da Uber, em Nova Deli, na Índia, retomada em março de 2018; em janeiro de 2018 houve a famosa greve dos entregadores da Deliveroo, em Bruxelas e Liege; na Itália tivemos a greve da Foodora, em Turim, em outubro de 2016; na China, houve a greve da Deliveroo, em Hong Kong, em janeiro de 2018; finalmente em 8 de maio de 2019, tivemos a greve da Uber e da Lyft, nas grandes cidades dos EUA e da Inglaterra, que se espalharam pelo mundo todo, inclusive o Brasil (Moda & Oliveira, 2019; Guimarães, Brasil de Fato, 8/5/19).

A resistência a essa a “subsunção virtual do trabalho ao capital” (Franco & Ferraz, 2019, p.850) torna-se um fenômeno mundial.

Para irmos a fundo no objeto deste artigo, que é retratar a greve dos entregadores de aplicativos ou breque dos apps<sup>2</sup> que irrompeu no Brasil no mês de julho de 2020 e que teve novos picos nos anos de 2021 e 2022, analisaremos no item 4 do presente artigo as origens do surgimento desta “nova classe”<sup>3</sup> de trabalhadores e trabalhadoras, desse digitariado ou proletariado digital, que localiza-se fundamentalmente na maior crise da história do capitalismo contemporâneo a partir da queda dos subprimes nos Estados Unidos.

O objetivo do presente artigo é analisar a primeira greve(breque) dos entregadores de apps ocorrida no Brasil em julho de 2020 em plena pandemia da COVID-19 que possibilitou a emergência de novos proletários na cena política brasileira, tendo como marcos gerais as lutas internacionais de trabalhadores e trabalhadoras contra as grandes plataformas de delivery, que surgiram da quarta revolução industrial e se expandiram a partir da crise do capitalismo nos anos de 2007-2008, na chamada onda da “uberização”.

## 2. Metodologia

Esta pesquisa tem um cunho bastante exploratório por tratar-se de um movimento de trabalhadores inédito no país, além do que ainda são muito incipientes os artigos e teses sobre o movimento desses novos proletários no Brasil com seus breques e greves. Pelo que constatamos, a maioria absoluta dos artigos, livros e teses que analisamos tem uma preocupação central com a questão jurídica, do direito, da identidade dos entregadores de apps e o debate sobre vínculo empregatício ou não, assim como a natureza das plataformas digitais, o algoritmo, o controle do trabalhador, a vigilância ininterrupta, a questão da própria exploração em si.

---

<sup>2</sup> O termo “breque dos apps” é como os próprios trabalhadores e trabalhadoras denominam o seu movimento. Breque tem a ver com freio, freada, parar um carro, uma moto ou bicicleta. É a clássica greve com outro nome.

<sup>3</sup> Standing, G. (2020) em seu livro “*O Precariado*”, chamou esse precariado de “nova classe”.

Apesar do eixo de nossa pesquisa ser sobre o movimento desses novos proletários, fizemos um percurso teórico na literatura mundial e nacional acerca da gênese e desenvolvimento do capitalismo das plataformas digitais, principalmente os trabalhos de Slee (2017), Snircek (2018) e os laboratórios do trabalho digital coordenado por Antunes (2018, 2019, 2023).

Podemos dizer que a utilização do método qualitativo e quantitativo ou quali-quanti é o que move nossa pesquisa, de acordo com a interpretação de Pereira et al., (2018):

“Os métodos qualitativos são aqueles nos quais é importante a interpretação por parte do pesquisador com suas opiniões sobre o fenômeno em estudo. Neles a coleta de dados muitas vezes ocorre por meio de entrevistas com questões abertas...muitas vezes os métodos qualitativos podem se transformar em quantitativos por meio do emprego de questões fechadas” (Pereira, et al. 2018, pp 66-67).

Algo muito parecido com o que Gil (2017, p. 113) chama de “delineamento convergente”, onde o mesmo se caracteriza “pela coleta e análise tanto de dados quantitativos quanto qualitativos durante a mesma etapa do processo de pesquisa, seguida da fusão dos dois conjuntos de dados em uma interpretação geral”. Esse método é usado principalmente para o estudo de caso. No caso de nossa pesquisa, tivemos que escolher um Estado, São Paulo, onde o breque dos apps foi mais forte, mais visível e mais significativo. Foi aplicado um Formulário via Google Forms com 44 questões, com a ajuda de Gringo, uma das lideranças dos entregadores em SP, que fez o método “bola de neve” funcionar junto aos integrantes da AMABR (Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil) obtendo um retorno de 286 respostas entre os dias 6 e 9 de setembro. Isso foi possível graças ao método da “bola de neve”.

A técnica da amostragem em “bola de neve” segundo Vinoto (2014) se constrói da seguinte maneira: “para o pontapé inicial, lança-se mão de documentos e/ou informantes-chaves, nomeados como *sementes*, a fim de localizar algumas pessoas com o perfil necessário para a pesquisa, dentro da população geral”. Depois, “solicita-se que as pessoas indicadas pelas sementes indiquem novos contatos com as características desejadas, a partir de sua própria rede pessoal, e assim sucessivamente e, dessa forma, o quadro de amostragem pode crescer a cada entrevista, caso seja do interesse do pesquisador”. No caso do movimento dos entregadores de apps, de cunho bastante horizontalista, onde não se tem estruturas sindicais tradicionais, e as lideranças e contatos são vários e dispersos, a técnica da “bola de neve” foi fundamental para a coleta dos 286 formulários.

No formulário as questões de 1 a 10 tratavam de identidade, família, etnia, escolaridade; as questões de 11 a 18 tratavam das condições de trabalho nas empresas, o tempo, o rendimento, principalmente durante o período da pandemia da covid-19; as questões de 19 a 25 tratavam do tipo de veículo, situação trabalhista, custo com combustível, quilometragem das entregas durante a semana, gasto com internet, acidente de trabalho; as questões de 26 a 35 pesquisavam sobre a participação nos breques de julho de 2020 e dos anos de 2021 e 2022, se participou ou não e qual a forma de participação em caso positivo e sobre as reivindicações conquistadas.

Por fim, as questões de 36 a 44 pesquisavam a inserção em sindicato ou associação, se o movimento dos entregadores deve ter sindicato, se concorda com o Projeto de Regulamentação dos aplicativos que está em negociação entre governo, empresários e entregadores, se se considera autônomo ou trabalhador com vínculo e se participa de algum grupo nas redes sociais como Instagram, Facebook, Telegram ou Whatsapp.

Ainda dentro do que estamos chamando de Método Quali-Quanti, selecionamos 3 lideranças nacionais do movimento dos entregadores de aplicativos para fazer entrevistas com um roteiro de perguntas direcionadas, que tratava basicamente dos principais temas enfrentados pelo movimento de entregadores. Foi uma pesquisa de campo em todos os sentidos. Estivemos na cidade do Rio de Janeiro no final de Agosto de 2023 para entrevistar o Ralf MT, uma das lideranças do breque no RJ em julho de 2020 e hoje um importante influenciador digital a serviço dos entregadores de apps; do Rio de Janeiro seguimos para São



Paulo, no início de setembro, para entrevistar Edgar Francisco da Silva, o “Gringo”, como é conhecido, presidente da AMABR. Infelizmente, não conseguimos o retorno do Paulo Galo, do Movimento Entregadores Antifascistas, que se tornou uma importante liderança por conta de suas denúncias no auge da pandemia, que viralizou na imprensa e nas redes sociais sobre as condições miseráveis dos entregadores de aplicativos.

### 3. Resultados

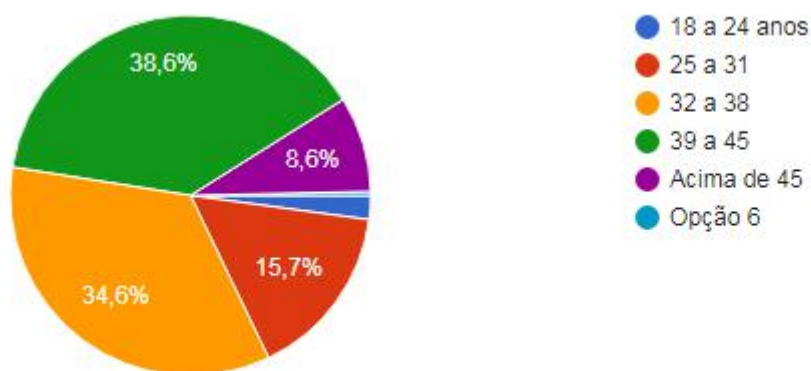
É inegável que a superexploração do trabalho e pandemia da COVID-19 andaram juntos no período em que estamos analisando o breque dos apps. Em nossa pesquisa podemos constatar isso, como veremos adiante. Antes queremos descrever o perfil dos 286 entregadores pesquisados por nós, assim como suas condições de trabalho e participação no breque dos apps.

#### Identidade, família, etnia, escolaridade

Quando perguntamos em qual cidade o(a) entregador(a) realizava o seu trabalho, das 249 respostas obtidas a imensa maioria (90,76% = 226) trabalhava na cidade de São Paulo, capital; os outros 9,24%(23respostas) se dividiam no interior do Estado, RJ, Blumenau, BH, Maceió. Como escolhemos o Estado de São Paulo e a AMABR (Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil) dirigida pelo Gringo se localiza na Grande São Paulo é natural que a maioria das respostas apontassem SP capital como local de trabalho. Como falamos a cidade de São Paulo foi o grande laboratório do primeiro breque nacional dos apps da história de nosso país, foi na cidade de São Paulo que ocorreram as maiores manifestações de trabalhadores(as) de aplicativos.

A idade prevalente entre os entregadores motoboys associados a AMABR está na faixa de 32 a 45 anos, cerca de 73,2% das 280 respostas; há uma faixa mais jovem entre 25 a 31 anos que corresponde há 15,7% dos entrevistados, e uma super-jovem de 18 a 24 anos que constou apenas como 2,1%, seis respostas, além de uma faixa acima dos 45 anos em torno de 8,6%, conforme reproduzida na Figura 1 abaixo.

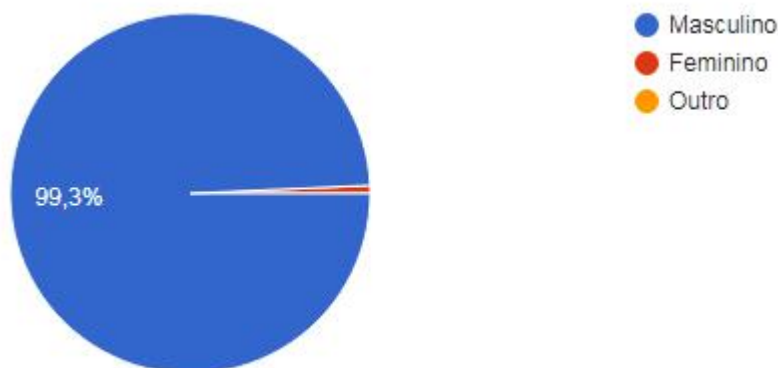
**Figura 1 - Idade dos Entregadores(as).**



Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

No quesito sexo, ilustrada na Figura 2 abaixo, 99,3% dos pesquisados se declararam do sexo masculino e apenas 0,7% (duas respostas) do sexo feminino. Em relação à raça ou cor 50,5% se declararam pardos, 10,7% pretos; responderam raça branca 36,3% dos pesquisados e da raça amarela 2,1% dos entrevistados (6 respostas).

**Figura 2 – Sexo.**



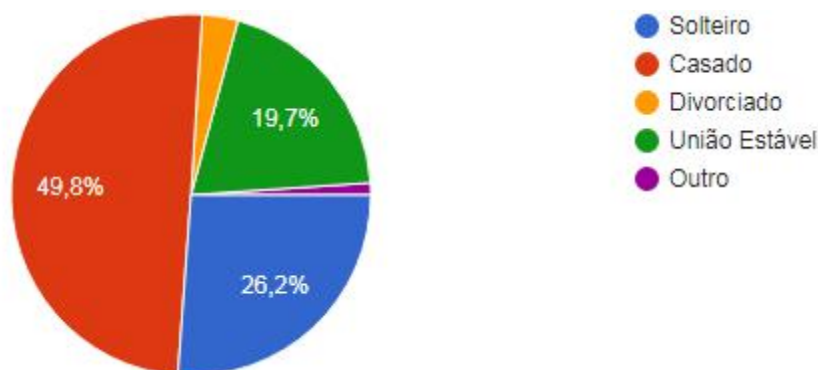
Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Os percentuais dos quesitos idade, sexo e cor ou raça não divergiram das pesquisas feitas logo no início da pandemia, em 2020, também através de formulário google, como a pesquisa REMIR da Unicamp, coordenada por Abílio, Amorim et ali (2020) em 29 cidades, através do método “bola de neve”, onde constatou-se que “o perfil preponderante dos entregadores entrevistados é de homens que se reconhecem como brancos ou pardos (83,9%), com idade entre 25 e 44 anos (78,2%)”, (Remir, p.6).

Mesmo que a maioria absoluta dos trabalhadores seja do sexo masculino – o próprio Ifood admite que dos 170 mil cadastros ativos na plataforma em 2020 apenas 1,8% são de mulheres - não podemos invisibilizar o trabalho das mulheres que estão aos poucos também se inserindo neste mercado de trabalho, assim como as dificuldades que enfrentam nessa disputa com a maioria masculina, como relatou Soupín (2020) apud Araújo Costa e Nathalya Araújo (2020): o boicote ao trabalho feminino por alguns aplicativos que enviam mensagens dizendo que algumas entregas só podem ser feitas por homens, poucas corridas disponíveis, bolsas de entrega com alças que machucam os seios e assédio dos clientes na entrega dos pedidos.

Na Figura 3, abaixo, Constatamos também que a grande maioria, cerca de 69,6% dos pesquisados são casados, 49,8% de forma legal e 19,7% na forma de “união estável”; os solteiros foram 26,2% e os divorciados 3,2%. Estes dados nos indicam que pais de família são a imensa maioria desses trabalhadores precarizados, que fazem do trabalho sobre duas rodas uma necessidade absoluta pela sobrevivência de suas famílias.

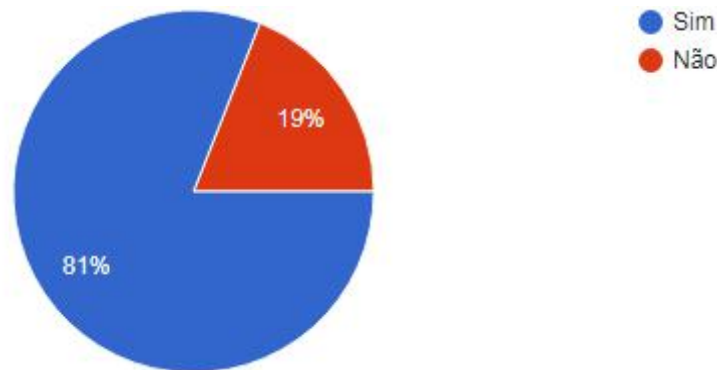
**Figura 3 - Estado Civil.**



Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Desses, 81% responderam que tem filhos e 19% disseram que não tem filhos; e a grande maioria dos que responderam sim, 58,2% tem entre 2 e 3 filhos, sendo a faixa de 2 filhos maior, de 43,2%; cerca de 34,4% declaram ter apenas 1 filho, 4,8% tem 4 filhos e uma pequena quantidade 2,6% mais de 4 filhos, de acordo com a Figura 4 abaixo.

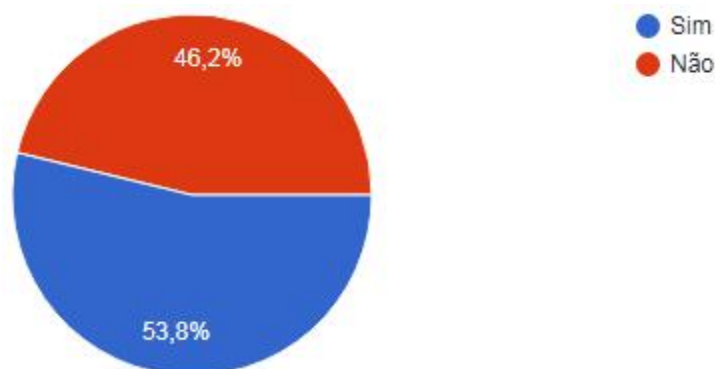
**Figura 4 - Número de filhos.**



Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Na Figura 5, em relação ao sustento da casa, percebemos que 53,8% são os únicos provedores da residência, enquanto 46,2% declaram que não são os únicos a sustentar sua casa. Sobre a questão do aluguel detectamos entre os pesquisados uma situação quase igualitária, pois 51,8% disseram que não pagam o aluguel enquanto 48,2% responderam que pagam. Dos que não pagam aluguel percebemos que muitos moram na casa originária dos pais.

**Figura 5 - Provedores da família.**

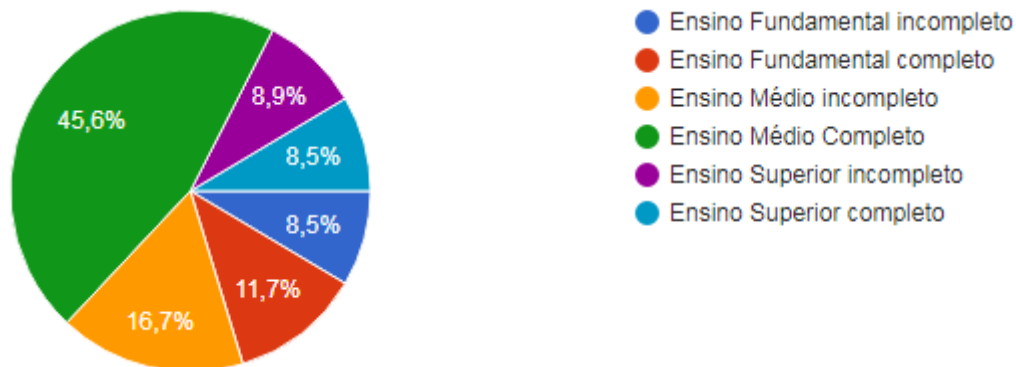


Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Em relação ao nível de escolaridade percebemos que a maioria, 45,6% tem o ensino médio completo; outros 16,7% tem o ensino médio incompleto; já no ensino fundamental apenas 11,7% completaram o mesmo enquanto 8,5% não o completaram; já 8,5% tem o ensino superior completo e 8,9% não completaram o ensino superior, conforme ilustrada na Figura 6. Percebemos pela ilustração da Figura 6 que a grande maioria dos trabalhadores(as) em aplicativos tem o nível de escolaridade propício à escalada do trabalho precarizado das plataformas digitais, sem necessidade de grandes qualificações, pois qualquer um sabe como manejar um celular ou se conectar na internet, seguindo os comandos do algoritmo das empresas.



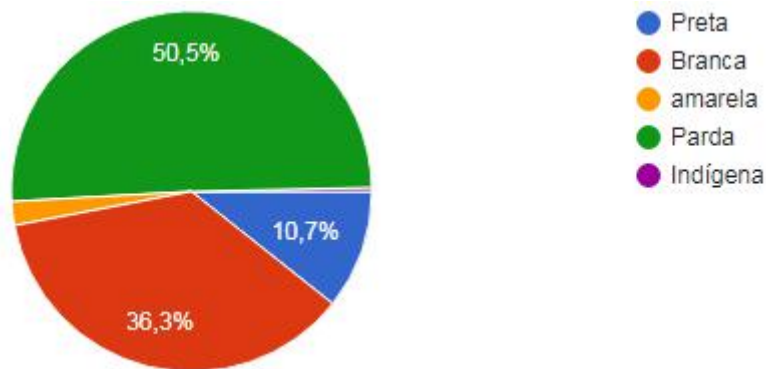
**Figura 6 - Nível de Escolaridade.**



Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Sobre a cor ou raça, vimos que a maioria, de acordo com a Figura 7, se autodeclara parda e preta, 61,2%, sendo que as respostas para a cor “parda” foram de 50,5%, e para a cor “preta” foram 10,7%; a cor “branca” teve 36,3% das respostas e, em menor número a cor “amarela”, com 2,1% e uma pessoa, 0,4%, se declarou indígena. Como já observamos acima, esses dados sobre o pertencimento a uma raça ou etnia está de acordo com a pesquisa Remir e outras pesquisas que saíram durante o período da pandemia. O trabalhador ou trabalhadora de aplicativo é negro ou negra, preto ou preta, em sua imensa maioria, e está sujeito ao racismo estrutural, como temos visto em muitos episódios pelo Brasil afora, de discriminação dos entregadores por causa de sua cor.

**Figura 7 - Sobre a cor ou raça.**

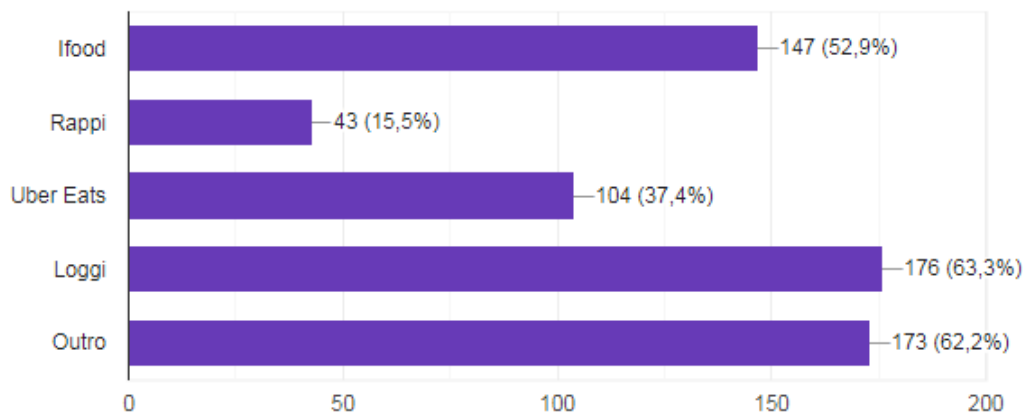


Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

### **Pandemia da COVID-19, condições e tempo de trabalho nas empresas, rendimento**

Quando perguntados sobre em quais aplicativos (empresas) trabalhavam vimos que a maioria respondeu a Loggi (63,3%), mas logo em seguida, encostado nela veio a Ifood com 52,9% das respostas, e em terceiro lugar a Uber Eats com 37,4% e a Rappi com 15,5%; interessante que 62,2% declararam trabalhar em outro aplicativo ou empresa. Os percentuais estão acima de 100% devido o comando da pergunta permitir que se marcasse mais de uma empresa, ou seja, vários entregadores trabalham para mais de uma empresa ou aplicativo. A Figura 8, abaixo, ilustra o percentual de trabalhadores e seus aplicativos.

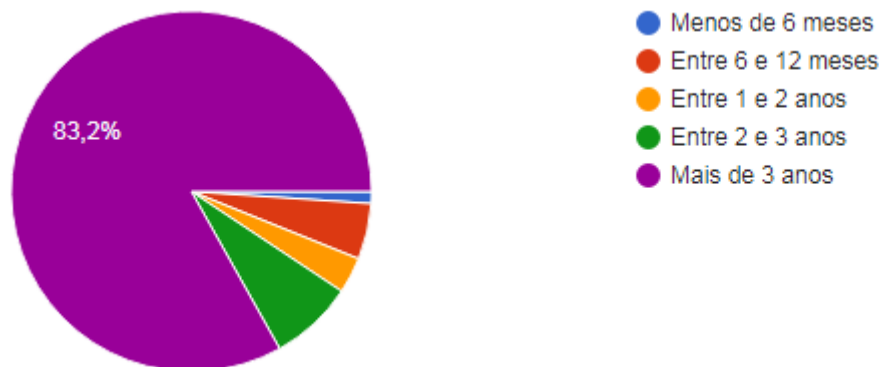
**Figura 8 - Para quais aplicativos trabalha.**



Fonte: Pesquisa de Campo. Data: 06/09/23, SP.

Sobre o tempo de trabalho com entregas em aplicativos a imensa maioria, 83,2%, declarou que trabalha há mais de 3 anos, já 7,5% estão há 2 ou 3 anos nesse trabalho, entre 1 e 2 anos apenas 3,2%; entre 6 e 12 meses cerca de 5% e menos de 6 meses 1,1%. Conforme a Figura 9, abaixo.

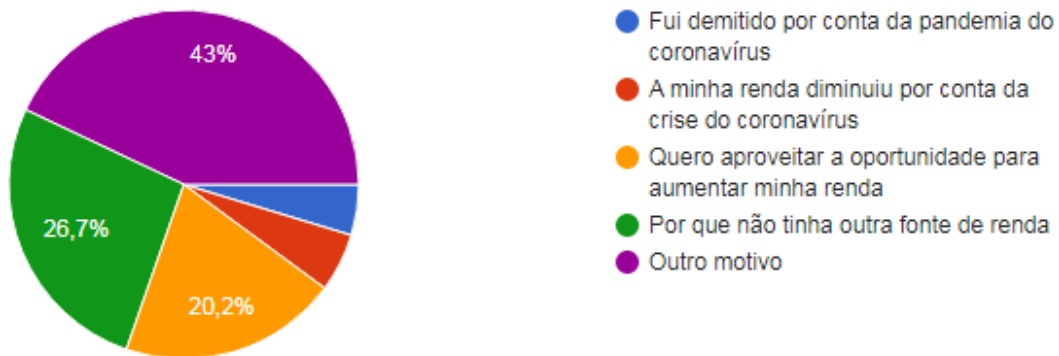
**Figura 9 - Tempo de trabalho com entregas.**



Fonte: Pesquisa de Campo. Data: 06/09/23, SP.

Quando perguntados se começaram a trabalhar em aplicativos antes ou depois da pandemia, uma maioria esmagadora respondeu “antes” ou seja 91,4% enquanto 8,6% disseram ter iniciado o trabalho depois da pandemia. Ainda nessa perspectiva, quando foram interrogados acerca do porquê começaram a trabalhar nos aplicativos, 57% dos pesquisados colocaram questões óbvias como: não tinha outra fonte de renda (26,7%) ou aproveitar a oportunidade para aumentar a renda (20,2%), assim como os motivos relacionados diretamente com a pandemia da COVID-19, tipo “fui demitido por conta da crise do coronavírus” ou que “a renda diminuiu por conta do coronavírus”. O interessante é uma quantidade expressiva, 43%, respondeu “outro motivo” e só podemos especular sobre quais seriam esses motivos, visualizados na Figura 10, abaixo.

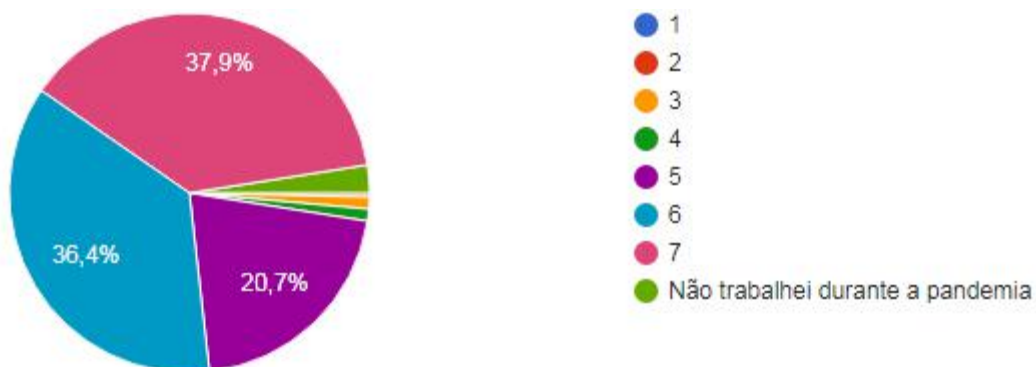
**Figura 10** - Por que começou a trabalhar em aplicativos.



Fonte: Pesquisa de campo do autor via Google form. Data: 06/09/23, SP

Nas três perguntas (15, 16 e 17) sobre tempo de trabalho semanal/diário e sobre rendimento relacionadas diretamente com o período da COVID-19 vimos que os resultados só escancararam o que outras pesquisas já apontaram durante a pandemia da COVID-19 sobre a superexploração do trabalho. Na Figura 11, abaixo reproduzida, vimos que a grande maioria, 74,3%, trabalhou entre 6 e 7 dias durante a pandemia, sendo que 37,9% trabalharam os 7 dias e 36,4% rodaram durante 6 dias na semana. Cerca de 20,7% trabalharam durante 5 dias e os demais trabalharam apenas de 2 a 4 dias. Um número bem pequeno, 7 motoboys (2,5%), declarou que não trabalhou durante a pandemia.

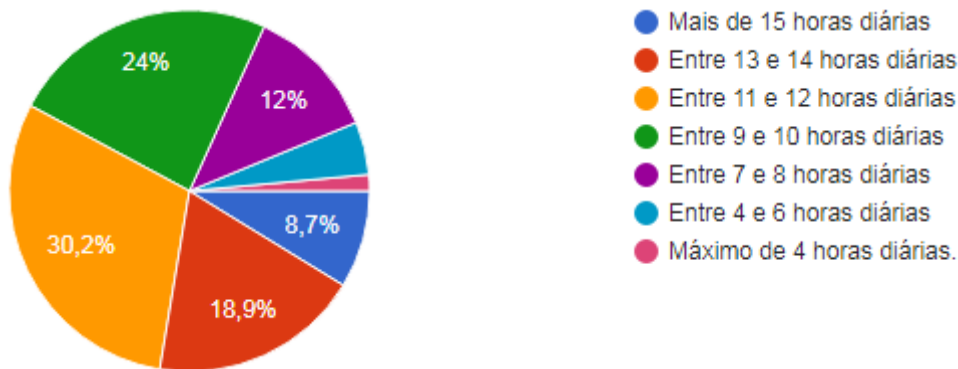
**Figura 11** - Tempo de trabalho semanal durante a pandemia da COVID-19.



Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

A situação se repetiu quando perguntados sobre o tempo de trabalho diário que cada um ficou em cima da motocicleta. A maioria absoluta, (73,1%), segundo Figura 12, se situou entre 9 e 14 horas diárias, entretanto teve um contingente de entregadores que trabalhou mais de 15 horas diárias, cerca de 8,7%; entre 7 e 8 horas diárias tivemos cerca de 12% de trabalhadores, já entre 4 e 6 horas tivemos cerca de 4,7% dos entrevistados; uma ínfima minoria, cerca de 1,5% do total trabalhou até 4 horas diárias.

**Figura 12 - Tempo de trabalho diário durante a pandemia da COVID-19.**



Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Quando cruzamos as variáveis entre tempo de trabalho na pandemia e rendimento dos trabalhadores vemos que uma tem relação direta com a outra. Para conseguir um rendimento de mais de R\$ 2.640,00 por semana, isto é, mais de dois salários-mínimos, o entregador tem que fazer das entregas a sua vida, e 8,8% dessa categoria (24 respostas) passam mais de 15 horas em cima de uma moto para garantir esse rendimento. Na outra ponta, a maioria, 49,2% dos entregadores percebem um rendimento entre R\$ 661,00 e R\$ 1.320,00, que são os que fazem uma jornada de trabalho diária entre 9 e 14 horas. Os outros 13,4% recebem entre R\$ 131,00 e R\$ 650,00 por semana. Há um expressivo grupo, 28,8% que ganha entre R\$ 1.320,00 a R\$ 2.640,00 e também estão no rol dos que tem que trabalhar até 14hs por dia, conforme visualizado na Figura 13.

**Figura 13 - Rendimento semanal durante a pandemia da COVID-19.**

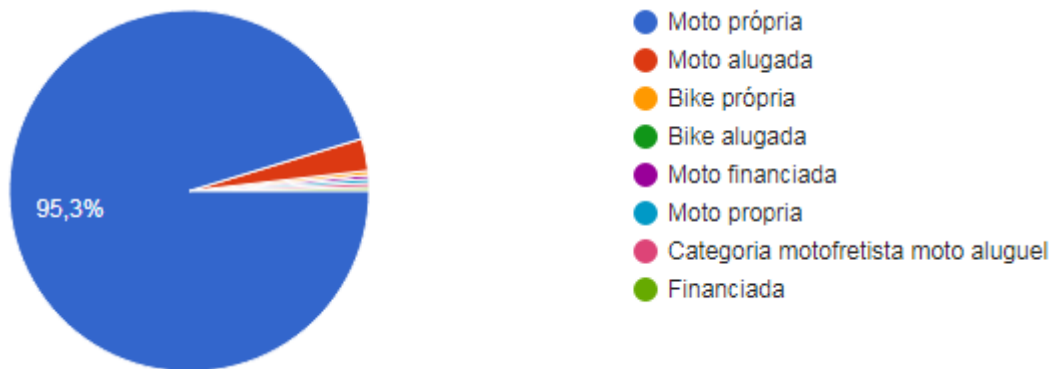


Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Em uma pesquisa feita no mês de abril de 2020 pela REMIR (Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista) da Unicamp, com 298 trabalhadores, em 29 cidades, Abílio, Amorim et ali (2020) constataram que 89,7% desses trabalhadores tiveram uma redução salarial na pandemia (60,3%) ou ganham o mesmo que antes (27,5%); apenas 10,3% relataram ter tido aumento no salário. Apenas as empresas Uber Eats e Ifood teriam contestado os números e a metodologia da pesquisa, segundo Souza e Machado (2020) da BBC News.

Sobre o tipo de veículo, como era de se esperar, ao observarmos a Figura 14 abaixo, a imensa maioria, 95,3%, possui sua própria moto, enquanto 2,9% alugam suas motos para trabalhar. Registramos apenas uma bike, o que destoou da maioria dos entregadores que são motoboys.

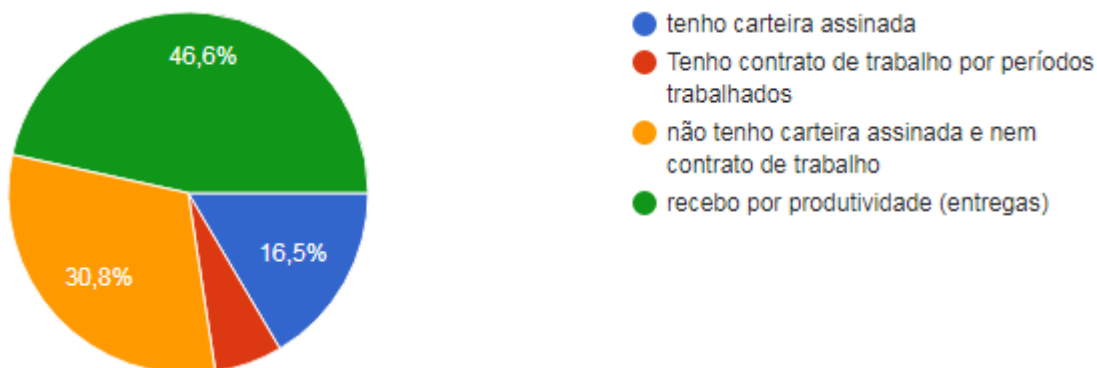
**Figura 14** - Tipo de veículo de trabalho.



Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Quanto a situação trabalhista a maioria, de acordo com a Figura 15 reproduzida abaixo, 46,6% declarou que ganha por produtividade, ou seja, pelas entregas feitas, o que já era um resultado esperado; 30,8% disseram não ter nem carteira assinada e nem contrato de trabalho; 16,5% disseram ter carteira assinada, o que pode caracterizar a antiga categoria de motoboys que trabalhavam para um restaurante ou empresa e tinham sua carteira assinada; ainda 6,1% disseram ter contrato de trabalho por período trabalhado. Esses dados só confirmam a natureza do trabalho nas plataformas digitais, que seria por conta própria, sem vínculo empregatício, na aceção das empresas que controlam as plataformas.

**Figura 15** - Situação trabalhista.



Fonte: Pesquisa de Campo via Google forms. Data: 06/09/23, SP.

Em relação ao custo semanal com gasolina os entregadores gastam em média cerca de R\$ 208,00; obtivemos essa média somando o valor absoluto dos gastos de 28 respostas divididos por esse mesmo número, o que nos dá uma precisão maior da média com os gastos.

Quanto à quilometragem semanal obtivemos uma média semanal de 743,9 km, considerando 28 respostas, o que nos deu 20.830 km divididos por 28. Isso significa que cada motoboy pode dispendir até R\$ 140,00 por semana, pois 1 litro de gasolina pode fazer até 30 km e, considerando o preço da gasolina hoje a R\$ 5,30, isso daria no mês cerca de R\$ 560,00. Mas, é claro que esse valor pode ser muito maior nos que rodam mais de 15 horas semanais para obter um rendimento entre R\$ 1.320,00 a R\$ 2.640,00.

Considerando o gasto mensal com a Internet percebemos que há um dispêndio em média de R\$ 80,00, com bastantes variações a nível individual. Provavelmente a grande maioria tem um plano pós pago, com as vantagens que as operadoras dão para os que exercem a profissão de motoboy. Entretanto, achamos uma média um pouco baixa para quem faz tantas corridas diárias, semanais e mensais, visto que depende essencialmente da internet.

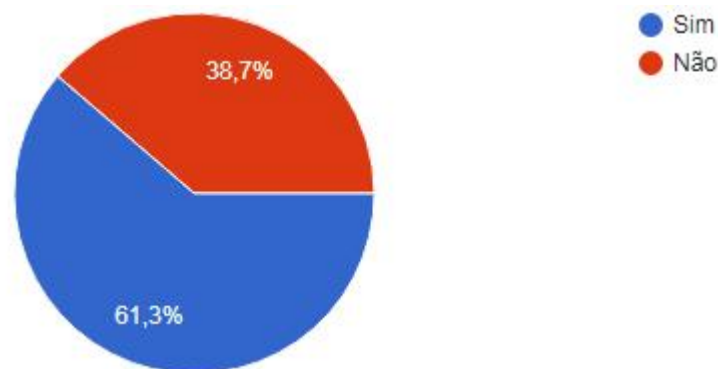
Perguntados sobre se já haviam sofrido acidente no trabalho a maioria absoluta, 74,1%, admitiu que já sofreu algum acidente de trabalho, enquanto 25,9% disseram nunca ter sofrido um acidente de trabalho. Esses dados mostram que o ritmo, a intensidade, a paranoia das chamadas e a possibilidade de ganhar sempre um dinheiro a mais coloca a categoria a mercê dos acidentes em vias públicas.

### Participação nos Breques dos apps de 2020, 2021 e 2022

As questões de 26 a 34 tratavam especificamente da participação dos entregadores nos breques dos apps convocados através das redes sociais por diversos grupos que se formaram bem antes de julho de 2020 ou por algumas lideranças reconhecidas que se formaram um pouco antes do movimento.

No primeiro breque dos apps em 1º de julho de 2020 e que deu continuidade a um segundo breque em 25 de julho deste ano, vimos que a maioria, cerca de 61,3% dos pesquisados, visualizada na Figura 16, teve uma participação efetiva nos breques, enquanto 38,7% declararam não ter participado das primeiras greves dos entregadores. Constatamos uma participação bem massiva no primeiro breque de entregadores(as) de caráter nacional da história de nosso país, e por isso vimos insistindo que o breque de julho de 2020 marcou a entrada em cena desses novos proletários na vida política e sindical.

**Figura 16** - Participação no Breque de Julho de 2020.

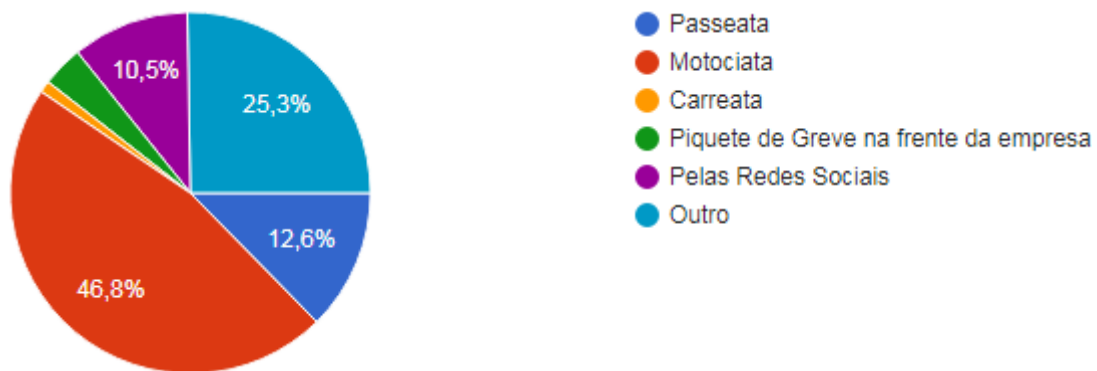


Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

Aos que participaram perguntamos como foi a forma dessa participação. De acordo com a Figura 17, a maioria, 46,8%, declarou que participou dos breques a partir da modalidade “motociata”; outros 12,6% disseram ter participado das passeatas, 3,7% disseram ter feito piquete na frente das empresas e uma minoria nas carreatas (1,1%). Tivemos ainda um percentual de 10,5% dos pesquisados que disseram que sua participação se deu via redes sociais, e um setor importante formado por 25,3% dos entrevistados que disseram ter participado de um “outro” modo, que não conseguimos identificar, mas que podemos deduzir que foi a opção de ter ficado em casa ou apenas ter ficado parado em um canto sem ter uma adesão efetiva nas programações chamadas pelas redes sociais. Como veremos no item 4, a “motociata” foi o método mais usado pelos trabalhadores, pois é o seu instrumento de trabalho, o que lhes dá o poder diante da sociedade que procura os seus serviços; vamos ter cerca de cinco mil motoboys nas ruas de São Paulo no da 1º de julho de 2020.



**Figura 17** - Forma de participação nos breques de julho de 2020.

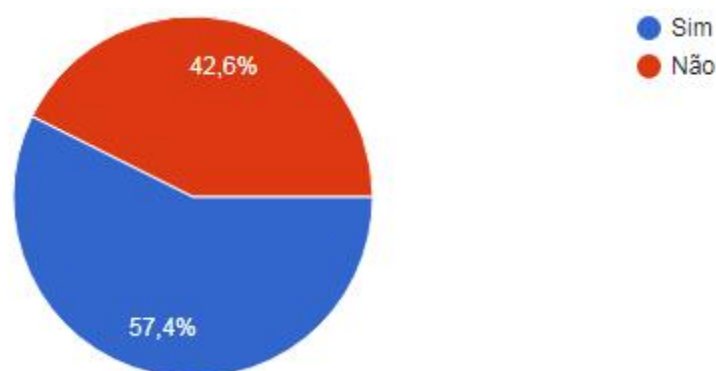


Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

Para os que responderam o motivo de “não” ter participado dos primeiros breques dos apps em 2020 na história do país destacamos as seguintes das respostas: “para não ter minha conta bloqueada”, “preferi ficar em casa”, “porque se para as contas vão atrasar”, “não resolve nada”, “não foi bem organizada”, “não me toquei nem tive noção do quão importante é estar lá”, “tem muitos trabalhadores mas a maioria só está na rua por bagunça”, “não quis participar e não acho que tenha união entre os entregadores”, “porque não estava fazendo app na época”, “por segurança”, “não tive tempo”, “porque eu tava fazendo extra no app”, “optei por ficar em casa resolvendo problemas atrasados, mas eu apoio”, “respeitei a greve e fiquei em casa, não liguei nenhuma aplicativo”, “pensamento era diferente naquela época, a necessidade de fazer dinheiro fazia eu não parar de trabalhar”, “melhor breque é não ligar o aplicativo, ficar em casa e fazer outro serviço”, “eu só não pegava corrida para não atrapalhar a paralisação”, “acho que não resolve, os aplicativos continua baixando os preços e escravizando o trabalhador”, “estava em recuperação devido a acidente”, “nunca resulta em nada”, “um dia parado ia me fazer falta de renda”, “não resolve, precisamos da intervenção do Estado para resolver”.

Sobre a participação nos breques organizados no ano de 2021, ainda durante a pandemia, também tivemos a participação da maioria dos entregadores, 57,4% responderam que sim, conforme Figura 18 abaixo. Isso mostra que a maioria da categoria começou a assimilar para si o sentido de se sentir classe trabalhadora, de se unir e fazer movimento conjunto contra as grandes empresas de Delivery.

**Figura 18** - Participação nos breques de 2021.

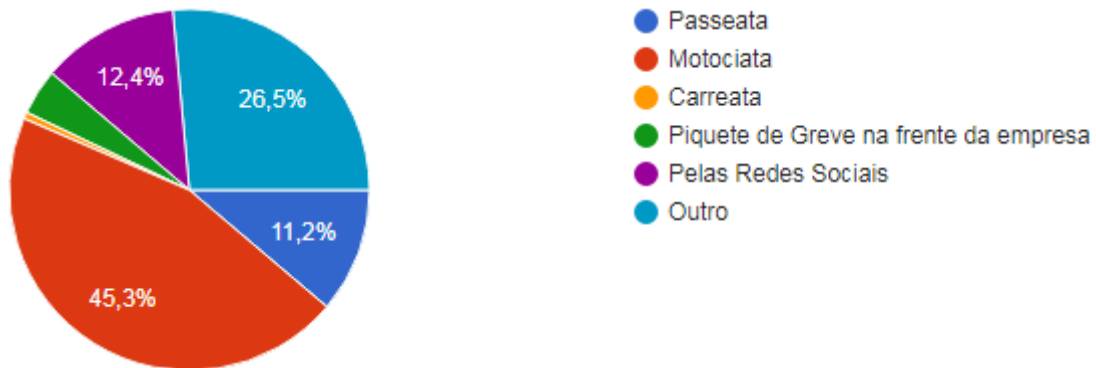


Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

Sobre a forma de participação vimos que não destoou muito dos primeiros breques de julho de 2020. Na forma de “motociata” foram 45,3% dos pesquisados, a maioria; passeata 11,2%, piquete na frente da empresa 4,1%, participação via

redes sociais 12,4% e outra forma 26,5%, que não foram especificadas, mas provavelmente tenha relação com os motivos da paralisação de 2020, isso de acordo com a Figura 19 reproduzida abaixo.

**Figura 19** - Forma de participação nos breques de 2021.

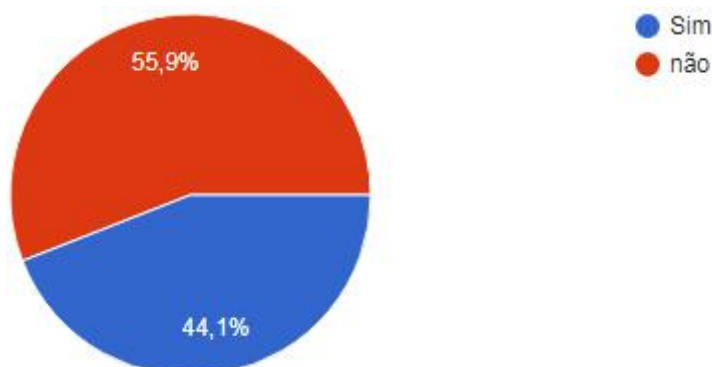


Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

Sobre os motivos da não participação por um setor expressivo da categoria de entregadores (42,6%) vimos que não diferiram muito dos motivos alegados da não participação no primeiro breque dos apps, em julho de 2020. Entretanto, destacamos os mais significativos e diferentes: “Para não ter a minha conta bloqueada. O app identificava a aglomeração através da localização dos motokas e alguns dias depois bloqueavam vários participantes”, “app não é minha renda principal”, “para não ser punido com bloqueio pelas plataformas”, “não concordo com as pautas”, “Categoria muito desunida, e os OL não colabora, e não obteve resultado em 2020”.

Em relação aos breques que aconteceram no ano de 2022, já com a pandemia mais ou menos normalizada pela vacinação do povo, vimos que o placar se inverteu e a maioria, cerca de 55,9%, disse que não participou das greves em 2022. Esse contraste pode ser visto na Figura 20 reproduzida abaixo. Diversos motivos foram apontados pela maioria que não participou, como lemos abaixo, mas sem dúvida alguma, o fator objetivo foi a coincidência com o fim da pandemia absoluta, e principalmente, a falta de perspectiva com o atendimento das reivindicações da categoria.

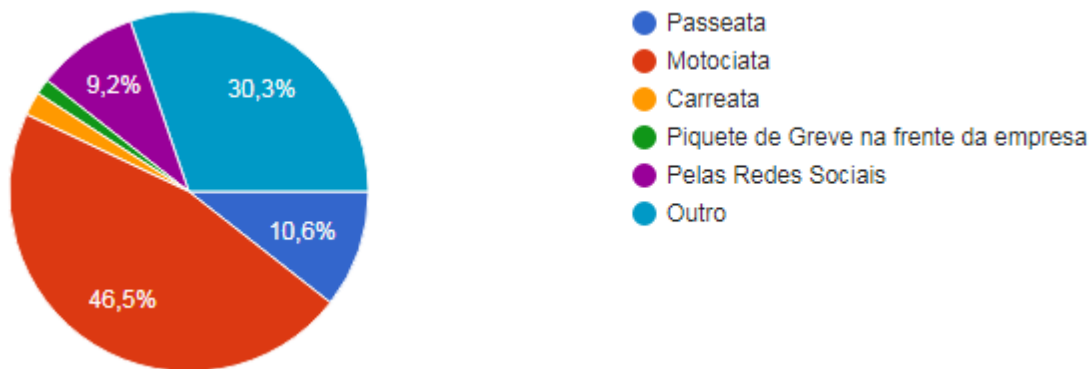
**Figura 20** - Participação nos breques de 2022.



Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

Sobre a forma de participação dos 44,1% que aderiram ao movimento, conforme a ilustração da Figura 21, o método massivo foi a “motociata”, com 46,5% dos participantes, seguido da passeata com 10,6%; pelas redes sociais foram 9,2% dos pesquisados, e “outro”, isto é, outra forma não listada no formulário foram 30,3% das respostas. Em menor número tivemos ainda “carreata” e “piquete na frente da empresa”.

**Figura 21** - Forma de participação nos breques de 2022.

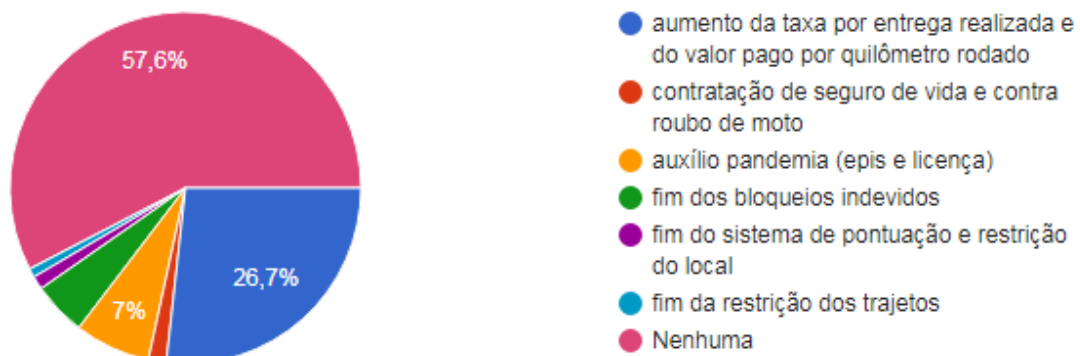


Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

Quando perguntados sobre os motivos de não terem aderido aos breques do ano de 2022, as respostas foram quase que uma repetição, uma espécie de “copiar e colar” para ganhar tempo. Mas, algumas exceções encontramos em relação aos outros breques como: “Não fiquei sabendo”, “estava com covid”, “porque tinha compromisso”, “não lembro se teve algum”, “sem motivações”, “não tive interesse”, “porque em 2022 eu trabalhei em CLT”, “tava viajando fora de São Paulo”, “já tinha conseguido trabalho registrado”, “não estava no Brasil”, “devido as paralisações anteriores não terem efeito”, “estava trabalhando sou manobrista em um hospital”, “tinha compromissos de mais prioridade (família)”, “estudos”, “acho que não vai dar em nada”.

Tivemos uma questão, a 35, que falava das reivindicações principais que motivaram o breque em 2020 e perguntamos quais delas haviam sido atendidas pelas empresas. De acordo com a Figura 22 abaixo, a maioria absoluta das respostas, 57,6%, foi “nenhuma”. Entretanto, 26,7% disseram que se conquistou “aumento da taxa por entrega realizada e valor pago por quilometro rodado”, outros 7% responderam que se obteve o “auxílio pandemia”, como EPIS e Licença; outros 4,9% disseram que se conquistou “fim dos bloqueios indevidos”. Uma pequena minoria, 3,6%, disse que se conseguiu “contratação de seguro de vida e contra roubo de moto”, “fim da restrição dos trajetos”, fim do sistema de pontuação e restrição do local” e “fim da restrição dos trajetos”.

**Figura 22** - Sobre as Reivindicações atendidas.



Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

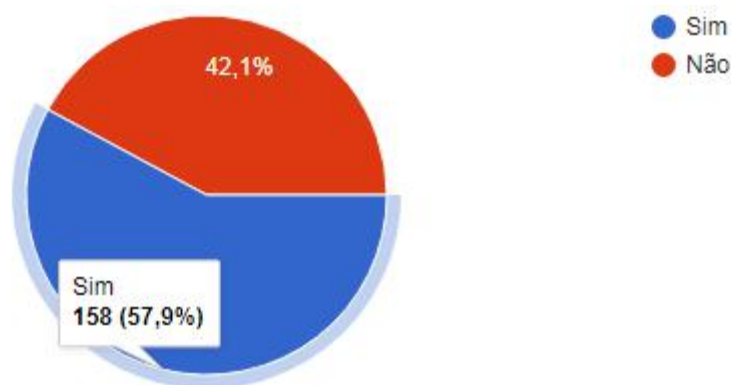
O que se sabe realmente é, no primeiro ano da pandemia, que as empresas apenas investiram em equipamentos de proteção e fundos para os que se contaminavam com o coronavírus ou tinham doenças mórvidas e precisam ficar em casa sem trabalhar, como foi o caso da Ifood, que depois dos dois breques do apps de 2020 havia dobrado o Fundo Solidário e de Proteção, tinha declarado em seu site institucional que havia destinado cerca de 100 milhões para iniciativas de proteção e

apoio desenvolvidas para entregadores; entretanto, menos de 400 mil foram realmente para os entregadores. Sobre as reivindicações econômicas, de aumento da taxa de entrega e quilometro rodado, o Ifood concedeu um reajuste em abril de 2022, passando a taxa de R\$ 5,31 para R\$ 6,00 e o quilômetro rodado subiu de R\$ 1,00 para R\$ 1,50, alegando que os preços dos combustíveis aumentaram bastante, assim como a inflação; os valores desembolsados para esse reajuste seriam na ordem 3,2 bilhões nos próximos doze meses (Nicocelli, CNN, 02/04/22). É claro que esse pequeno reajuste tem a ver com a pressão, através dos breques que os entregadores tem feito desde julho de 2020, como muito bem frisou Ral MT em seu canal do Youtube, através de um vídeo de 8:39 minutos, em 24 de março (Ralf MT, 2022), inclusive reprojutando um vídeo do início de março onde cobrava do Ifood e das empresas o reajuste nas taxas de entrega e no quilometro rodado, além do reajuste anual, como tem os trabalhadores da CLT.

### Filiação à associação e sindicatos, opinião sobre os sindicatos

As questões de 36 a 40 trataram da relação dos entregadores com associações e sindicatos tradicionais, que é um dos debates muito importantes que se faz sobre esses novos proletários. Quando questionados se são filiados a alguma associação ou sindicato a maioria, 57,9%, conforme ilustração da Figura 23, respondeu que sim, enquanto que 42,1% disseram que não estavam filiados em nenhum dos dois. Como era de se esperar os que responderam “sim” estavam em sua imensa maioria filiados a AMABR (Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil), onde o Gringo é a liderança dos motofretistas; tivemos algumas menções ao Sindicato dos Motoboys de SP, onde alguns entrevistados são filiados por terem carteira assinada.

**Figura 23 - Participação em sindicato ou associação.**



Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

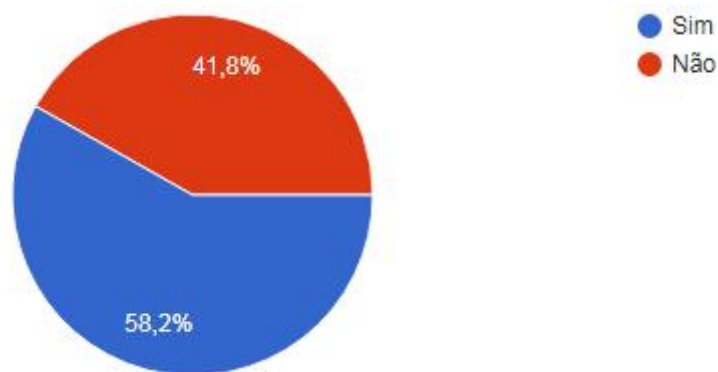
Sobre os motivos da “não filiação” em sindicatos ou associações percebemos nas respostas uma consciência crítica aos dirigentes atuais de sindicatos, mas também uma espécie de consciência coletiva, de movimento sindical, ainda bastante atrasada. Dentre as 77 respostas destacamos algumas que refletem isso: “sou motoboy há 18 anos e nunca concordei com sindicato”, “contribuição sem nada de retorno”, “não acho necessário para mim”, “não vejo sindicato buscando benefícios para a categoria em geral”, “não acho sindicato de credibilidade”, “não vejo futuro, acho que se tivesse mais união a gente seria mais forte”, “Na minha cidade não tem um sindicato íntegro e que realmente lute por direitos”, “não credito na luta dos sindicatos”, “É mais um órgão para prejudicar o trabalhador”, “Pq e difícil confiar em algum, pois sempre tm alguém q se vende e esquece da categoria e o pq esta brigando por ela”, “já paguei muito e nada eles faiz”, “O sindicato só leva dinheiro e não corre atrás dos direitos do motoqueiro”, “Sindicato só serve pra arrancar dinheiro, o presidente do sindicato aqui de São Paulo não sabe nem se comunicar como liderança, e fora que é fechado com políticos corruptos”, “Já está ruim para por

gasolina manter o custo da moto ainda tem que contribuir com o sindicato”, “Ao meu ver os sindicatos não luta pela categoria e sim por interesses próprios”.

Certamente, o desencanto da imensa maioria com o “sindicato atual” se deve, como vimos nas críticas, ao peleguismo que é um tumor encrustado na velha estrutura sindical getulista, da CLT, que coloca os dirigentes sindicais em cargos vitalícios e só saem se forem expulsos pela categoria ou quando tem alguma rebelião na base do sindicato.

Contraditoriamente, quando perguntamos se o movimento dos entregadores deve ter seu próprio sindicato, a maioria, 58,2% dos pesquisados, respondeu que “sim”, que deveriam ter seu próprio sindicato, ao passo que 41,8% disseram que os entregadores não devem ter sindicato próprio, de acordo com a ilustração da Figura 24 abaixo.

**Figura 24** - Movimento dos apps deve ter seu próprio sindicato.

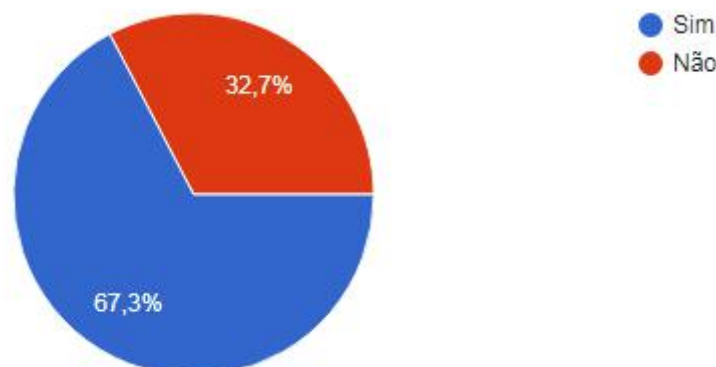


Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

### Regulamentação dos Aplicativos

Quando obtivemos as respostas sobre a proposta atual do Grupo de Trabalho Tripartite formado por Governo Federal, Empresas de Plataformas Digitais e Centrais Sindicais com algumas lideranças de entregadores que tem o objetivo de propor uma regulamentação mínima com direitos trabalhistas e previdenciários para esta imensa categoria de proletários, a grande maioria, cerca de 67,3%, conforme Figura 25 reproduzida abaixo, não pensou duas vezes e respondeu que sim, que é favorável à regulamentação dos aplicativos para que se garanta direitos. Por outro lado cerca de 32,7%, não concordam com a proposta de regulamentação da profissão, o que pode ter relação com a pergunta seguinte sobre a natureza da atividade do entregador de app.

**Figura 25** - Regulamentação dos Aplicativos pelo Governo Federal.



Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

### Quanto à natureza da atividade de entregador: autônomo, trabalhador, empreendedor

Quando perguntados quanto à natureza das atividades que exerce – e essa é uma das grandes polêmicas hoje nos tribunais do Trabalho e do próprio STF – a maioria incorpora a ideologia das empresas de plataformas, conforme Figura 26 abaixo. Foram 52,9% dos que declararam que são “autônomos” contra 25,9% que se consideram trabalhador com vínculo empregatício das plataformas digitais; outros 16,8% se consideram “empreendedores”, e uma pequena parcela, 4,4%, respondeu “outro”. Retornaremos a esta discussão no item 4, quando analisarmos mais a fundo as categorias de “autonomia”, de “empreendedor” e de “trabalhador”. Lá desmistificaremos a ideologia das grandes empresas multinacionais, que para garantir suas taxas de lucro, repetem a tese de que os trabalhadores são apenas “parceiros” e não empregados.

**Figura 26** - Natureza da Atividade do Entregador: Autonomo x trabalhador.

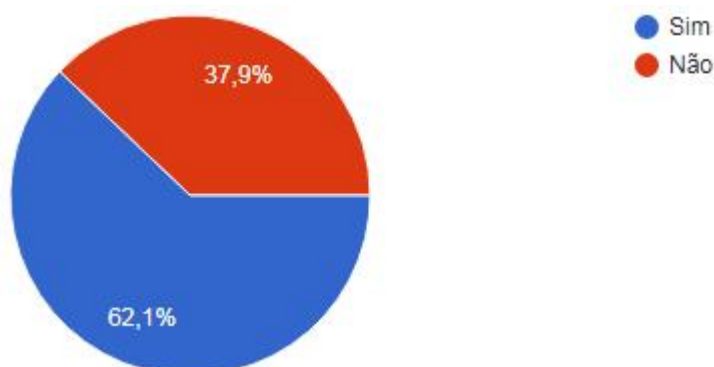


Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

### Participação em grupos das redes sociais

Por fim, as questões 41 a 44 trataram especificamente da participação dos entregadores nas redes sociais. Quando questionados se participam ou não de algum grupo de entregadores nas redes sociais, 62,1%, a grande maioria respondeu que sim, enquanto uma outra parcela significativa, 37,9%, respondeu que não participa de nenhum grupo, conforme Figura 27 abaixo.

**Figura 27** - Participação em grupos nas redes sociais.



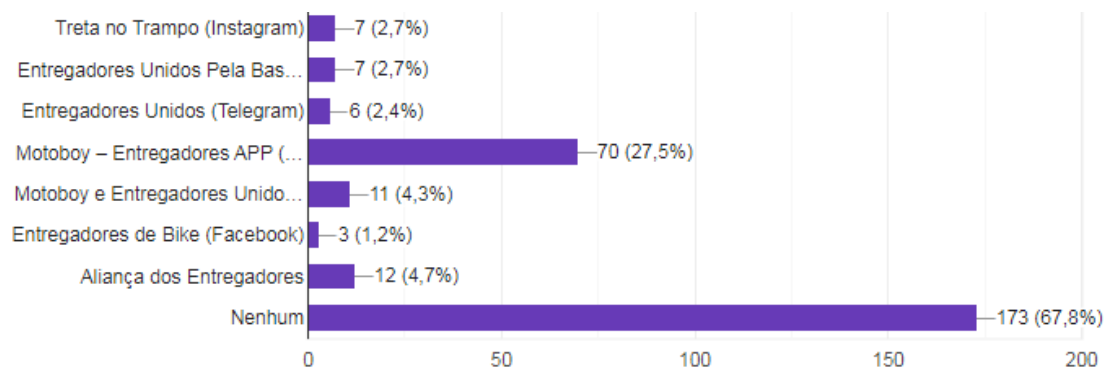
Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

Em seguida elencamos alguns dos grupos mais populares de entregadores nas redes sociais para saber se a categoria participava de algum. Os grupos listados foram: Treta no Trampo (Instagram), Entregadores Unidos Pela Base (Instagram), Entregadores Unidos (Telegram), Motoboy – Entregadores APP (Whatsapp), Motoboy e Entregadores Unidos (Telegram),



Entregadores de Bike (Facebook), Aliança dos Entregadores. Para nossa surpresa, de acordo com a Figura 28 abaixo, a maioria absoluta, 67,8%, disse não participar de nenhum desses grupos, que são os mais populares a nível nacional entre os entregadores. Dentre os que responderam que participam desses grupos notamos uma maior adesão ao Motoboy – Entregadores APP (Whatsapp), com 27,5% de participação, depois vieram Aliança dos Entregadores com 4,7%, Motoboy e Entregadores Unidos (Telegram), com 4,3%, Treta no Trampo (Instagram) e Entregadores Unidos Pela Base (Instagram), com 2,7% cada, Entregadores Unidos (Telegram), com 2,4% de participação e Entregadores de Bike (Facebook), com 1,2% de participação.

**Figura 28** - Grupos que participa nas redes sociais.



Fonte: Pesquisa de Campo do autor via Google Forms. Data: 06/09/23, SP.

A última pergunta do formulário foi para saber se participavam de outros grupos e muitas respostas davam conta da participação em grupos de whatsapp locais, ifood entregadores, uber e rappi (Facebbok), Alerta Moto Boys, AMABR entregadores, páginas do Gringo e do Ralf, Atividade Motoboy, Motoboys e entregadores RJ, Amigos das Pistas e Motocas Prime, Loggi entregador, Motoboys Entregadores SP (Facebook); 99Moto/UberMoto (Facebook); Uber Flash São Paulo (Facebook), Motoboys unidos Blumenau.

Ou seja, a categoria de entregadores de apps se move basicamente através das redes sociais para fazer movimento. Quem não participa dos grupos principais no Whatsapp, Instagram, Facebook, Telegram, acaba encontrando seus próprios grupos regionais, em sua cidade ou em uma mesma região. Essa característica foi muito bem lembrada por Santana (2023) ao analisar o Breque dos Apps de 2020 no Brasil. Para este autor, as redes sociais foram fundamentais para organizar e articular o movimento do breque de 2020.

No caso dos “breques”, a utilização das redes sociais se deu na conjugação da ação concreta com a ação digital, que se retroalimentavam, portando elementos de3 caráter organizacional e mobilizatório. O uso das redes sociais acabou por se revelar um instrumento crucial para literalmente conectar trabalhadores(as) que estão dispersos territorialmente devido ao processo de trabalho sem um local de trabalho comum. A articulação das ações concretas e digitais abriu possibilidades de participação mais ativa de muitos(as) trabalhadores(as). (Santana, 2023, p.487).

No próximo item apresentaremos mais elementos de como a participação nas redes sociais foram o ponto de diferença deste movimento dos apps durante a pandemia da COVID-19 e também após a pandemia.

#### 4. Discussão

Apresentaremos a seguir conforme esboçamos na Introdução (item 1), as causas que levaram ao surgimento desse novo proletariado, bem como as principais questões que envolvem esse contingente de trabalhadores em sua relação de subordinação x autonomia com as plataformas digitais e as grandes empresas multinacionais que estão no comando das

mesmas, assim como através do “breque dos apps” a descoberta que os trabalhadores fazem de sair da condição de “classe em si” para se tornarem uma “classe para si”.

### **O surgimento das Plataformas Digitais: a crise capitalista de 2008**

A maioria dos autores que tem se debatido sobre a temática das plataformas digitais localiza o surgimento desse novo fenômeno a partir da crise econômica do capitalismo mundial que começou em 2008, com a crise dos subprimes nos Estados Unidos. Teria surgido um terreno fértil para novas iniciativas de empresas capitalistas, desta feita localizadas na esfera da informação, onde surgiriam megaconglomerados nas tecnologias da informação, que teriam como objetivo não a produção direta de mercadorias, mas a produção de serviços imateriais.

O fenômeno que Slee (2017) chamou de “uberização” tem suas raízes justamente nos Estados Unidos, o país que foi o epicentro da maior crise da história do capitalismo atual. Por estranha coincidência a Uber surgiu no ano de 2009, tendo como berço o Estado da Califórnia, onde se localiza o Vale do Silício. Criticando a falsa linguagem do “altruísmo” e “generosidade” por trás da Economia do Compartilhamento – como são chamadas as empresas da era da uberização – Slee nos diz que essa economia

é predominantemente formada por organizações comerciais, e não por organizações sem fins lucrativos. Dos setenta parceiros da Peers, mais de sessenta são companhias voltadas ao lucro; e as corporações da Califórnia ficaram com mais de 85% do faturamento obtido pelas empresas de economia compartilhada. Apesar de reunir iniciativas ao redor do planeta, o caminho do dinheiro mostra que a Economia do compartilhamento é fundamentalmente um fenômeno do Vale do Silício... (Slee, 2017, p.55).

Depois da obra de Slee, um dos estudos mais aprofundados no capitalismo de plataformas, que faz uma relação causal entre a crise do capitalismo aberta em 2008 e o avanço das plataformas digitais é o de Srnicek (2018), que vê nos “dados” a matéria prima da expansão da nova onda capitalista, matéria prima que impulsionaria uma grande mudança no capitalismo. Logo na Introdução de seu livro Srnicek deixa claro essa relação causal:

o argumento deste livro é que, com uma queda prolongada da rentabilidade da indústria manufatureira, o capitalismo se voltou para os dados como um modo de manter o crescimento econômico e a vitalidade diante do inerte setor da produção. No século XXI, sobre a base de mudanças nas tecnologias digitais, os dados se tornaram cada vez mais centrais para as empresas e sua relação com os trabalhadores, clientes e outros capitalistas (Srnicek, 2018, p.13).

E complementa: “A plataforma emergiu como um novo modelo de negócios, capaz de extrair e controlar uma imensa quantidade de dados e, com esta mudança temos visto o ascenso de grandes companhias monopólicas” (Srnicek, 2018, p.13, a tradução é nossa).

Para Srnicek, em resumo, o surgimento das plataformas digitais ou do “capitalismo de plataformas” é resultado de “tendências econômicas mais profundas”, mostrando como “estão inseridas dentro de um sistema de exploração, exclusão e concorrência” (Srnicek, 2018, p.14). Para o autor a “economia digital” é herdeira das crises sucessivas do capitalismo mundial, particularmente a recessão dos anos 70, o boom e a queda dos anos 90 das empresas ponto.com e a grande crise de 2008 e sua (falta de) resposta. Particularmente a crise de 2008 – que até hoje não foi superada – trouxe falências generalizadas, quebra de bancos, queda nos lucros das grandes companhias e as baixas taxas de juros fixadas pelos bancos centrais, levaram os investidores capitalistas a procurar ativos cada vez mais perigosos. Daí que as empresas de tecnologias e as plataformas digitais não rentáveis foram favorecidas por esses investimentos, pois não tinham passado ainda por nenhuma prova econômica (Srnicek, p. 33).

Ao discordar de algumas análises que vêm nos dados gerados por usuários “trabalho grátis”, “não “pago”, Snircek vai buscar diretamente em Marx o significado de trabalho em sua teoria como uma “atividade que gera mais-valia” em um contexto de mercados de trabalho e processo de produção orientados para a troca, e ainda faltaria nessas concepções que veem nas plataformas “trabalho grátis” a noção de tempo de trabalho socialmente necessário. A melhor definição que Snircek dá dessas empresas de plataformas digitais é que são “*empresas parasitárias* de outras indústrias produtoras de valor”, ao sugerir que se dê uma rápida olhada na estancada economia global (Snircek, 2018, p. 55).

De fato, por trás da UBER, da Ifood, da Rappi, da Loggi, da Glovo, está a produção de milhões de automóveis, motocicletas, bicicletas, iphones, smartphones, celulares de todos os tipos, fibras de internet, existe uma produção material, capitalista, concreta para ajudar o modo de produção capitalista a sair de sua crise crônica, além do ranking dessas empresas nas Bolsas de Valores do mundo inteiro.

A ascensão das plataformas digitais seria uma resposta à crise “sistêmica” que o capitalismo enfrenta há mais de dez anos. “Responde, (...) às demandas de um capitalismo que busca há mais de dez anos se recuperar de uma crise sistêmica, mas que patina com índices fracos de produtividade, taxas mínimas de crescimento e ampliação da desigualdade” (Valente (2020, p.82)). Nesse sentido, a chegada deste novo paradigma seria uma saída para “a geração de valor pelos capitais individuais e promoção do crescimento das nações”.

Para Tebail (2017) “a uberização nos faz assim entrar na era de um capitalismo digital ou ‘hipercapitalismo’ cuja forma mais recente é a do ‘capitalismo de plataformas’, particularmente violenta, imprevisível e sem limite” (2017, p.57).

Nessa onda de “uberização”, o trabalho que mais tem se expandido, sem dúvida alguma, é o trabalho das plataformas digitais ou o trabalho “uberizado”. Pelas suas próprias condições, este trabalho apresenta as seguintes características, segundo Antunes (2022):

as jornadas são cada vez mais extenuantes, podendo chegar a dezesseis horas por dia ou mais, muitas vezes sem folga semanal; os salários cada vez mais baixos, mesmo durante a pandemia; os trabalhadores e trabalhadoras de aplicativos podem ser demitidos a qualquer momento por decisão unilateral da empresa, que nem sequer precisa se justificar, os custos de manutenção de veículos, motos, bicicletas, celulares e outros equipamentos são de exclusiva responsabilidade dos trabalhadores, configurando uma realidade em que o binômio exploração/espoliação caminham juntos (Antunes, 2022, p.37)

É por isso que cabe desnudar o caráter mistificador que as empresas fazem da natureza do trabalho nas plataformas digitais, no sentido em que analisa Antunes e outros autores.

### **O surgimento do entregador de apps e seu caráter: trabalhador, autônomo ou empreendedor**

Diferentemente do “robotariado” (alusão à obra de Tebail) que não faz greves, o proletariado digital ou digitariado é um exército formado por milhões de trabalhadores em todo o mundo. Seu selo é o selo da Uber, da Glovo, da Uber Eats, do Ifood, da Rappi, da Loggi, das grandes empresas multinacionais que controlam os aplicativos e a vida de milhões de trabalhadores ao redor do mundo. A americana Uber, nascida na cidade de San Francisco em 2009, é de longe, a maior de todas. Segundo a própria Uber são 5 milhões de “motoristas/entregadores parceiros” – 1 milhão no Brasil – presentes em dez mil cidades de 69 países (Uber, 2020).

O caráter mistificador das relações de exploração presentes na Ideologia do empreendedorismo e da “liberdade” das plataformas digitais tem sido criticado por pesquisadores em muitos artigos científicos, bem como por sindicalistas e juízes ligados ao Ministério do Trabalho em diversos países. Essa ideologia é expressa de forma clara na plataforma Uber, quando diz que é apenas uma ferramenta tecnológica, um meio para ajudar usuários e motoristas ou quando diz que a empresa não emprega motoristas.

“A Uber não é uma empresa de transporte. A Uber é uma empresa de tecnologia que opera uma plataforma de mobilidade. Nós desenvolvemos um aplicativo que conecta motoristas parceiros a usuários que desejam se movimentar pelas cidades. A Uber não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade” (Uber, 2020).

A mesma coisa repete a Ifood e todas as empresas das plataformas digitais. No caso da Ifood, que é a maior empresa de plataforma digital operando no Brasil (sendo que hoje seu capital é 100% da holandesa Propus) ela mesma se autodefine como empresa de tecnologia:

“O iFood é uma empresa brasileira de tecnologia que se tornou referência em delivery na América Latina —e chegou a 2023 entregando mais de 65 milhões de pedidos por mês em todo o Brasil. Seu modelo de negócio é bem diferente dos tradicionais. O iFood é uma plataforma digital, ou seja, usa a tecnologia para conectar consumidores, entregadores, restaurantes e varejistas e levar refeições e compras à casa dos clientes. Essa plataforma hoje tem mais de 300 mil estabelecimentos cadastrados e 200 mil entregadores conectados em mais de 1.700 cidades em todo o Brasil” (Ifood Institucional, 2023). (Grifos são nossos).

Essas “falácias” das empresas de tecnologia foram muito bem desveladas por Vidigal (2023), ao analisar a retórica do empreendedorismo, e o conceito de subordinação no capitalismo de plataforma, ao propor o conceito de “subordinação digital” e “subordinação nuvem”, bem como as “máscaras de vínculo”, quando discute a propriedade dos meios de produção das empresas de plataformas digitais (o algoritmo, o aplicativo), desmascarando a “falácia” da empresa de tecnologia.

Ao listar vinte e um elementos que caracterizam o controle digital, como por exemplo, a “precificação”, onde a empresa determina o valor da corrida ou a porcentagem do valor a ser retido e a ser repassado para quem nela trabalha, o trajeto da corrida que é estipulado pela empresa, a autora ao citar o artigo 2º da CLT, nos diz que as empresas-plataformas além de organizarem e dirigirem todo o trabalho realizado, fiscalizam toda a prestação de serviços pelos meios digitais e tem o poder da disciplina quando dão advertências, quando bloqueiam e desligam os trabalhadores, o que caracterizaria em todas as suas facetas um “poder empregatício” por parte dessas empresas de plataformas digitais (Vidigal, 2023, pp 121-122). Essa constatação já havia sido feita por Chaves (2020, p.12), quando nos diz que “as empresas por Apps utilizam *software* de rotas para controle do tempo entre partida e destino do cliente. Esta tecnologia recupera o controle do tempo de trabalho pertinente a Teoria de Taylor (1990) controlada por uma gerência virtual”.

A comparação feita por Scolari (2023) acerca da provável “autonomia” desse proletariado digital com a independência e autonomia dos “tecelões da Idade Média” é bastante sugestiva para o momento atual. Aqui, mesmo que muitos séculos separem os dois fenômenos, a categoria de independência e autonomia em relação aos “burgueses” medievais ou aos “burgueses digitais” é o que move a análise de Scolari. Os burgueses da Idade Média ao usarem uma estratégia aguerrida para quebrar as corporações medievais nas cidades, que exerciam um rígido controle sobre os trabalhadores e a produção, tiveram que conceder o estatuto da independência ou “autonomia” para os tecelões e suas famílias produzirem suas fibras têxteis.

Era o famoso sistema *Putting out System*, onde, segundo Castronovo (2007 apud Scolari 2023, p.96), um grupo de comerciantes-empresários, munidos de capital para adquirir as matérias-primas (algodão ou lã), foram aos poucos contornando o monopólio exercido pelas corporações dos centros urbanos, ao contratarem camponeses e suas famílias nas “estações mortas” da agricultura; então, o material era distribuído para que os trabalhadores tratassem em suas casas a lã ou o algodão, sendo que depois eles, os comerciantes, providenciavam a retirada do material produzido, pagando-lhes uma taxa de compensação, para coloca-lo no mercado.

A questão da aparente autonomia dos trabalhadores das plataformas digitais é colocada da seguinte maneira por Scolari, ainda no espírito da analogia com a Idade Média:

“Se no tradicional putting out system a figura do comerciante-empendedor de lã flamengo unia as diversas fase3s do processo de venda e comandava um vasto número de tecelões formalmente independentes, hoje uma função semelhante (não igual, mas semelhante) é exercida pelas plataformas digitais governadas através da utilização dos algoritmos aparentemente “neutros” (Scolari, 2023, p.99).

Essa comparação é válida, mas, segundo Scolari, com o agravante de que no caso das novas empresas digitais, são os próprios trabalhadores que são obrigados a disponibilizar suas ferramentas de trabalho como bicicletas, motos, smartphones e seus computadores, no caso do home office, etc. E na tentativa de desmascarar a falsa autonomia complementa: “é sempre essa contradição entre autonomia e controle que permite a essas empresas ludibriar as tutelas normativas previstas pelo ordenamento jurídico em relação ao desempenho dos funcionários” (Scolari, 2023, p. 99).

No caso de nossa pesquisa de campo, mesmo que a maioria dos pesquisados (69,7%) tenham respondido que se consideram “autônomos” (52,9%) ou “empreendedores” (16,8%), nos fatos, na prática, quando saem em movimento e realizam o primeiro breque dos apps, fica claro que o alvo direto de suas ações são as grandes multinacionais detentoras das plataformas de delivery. É uma “classe em si” que estava dispersa, solta, rodando em cima das motocicletas ou bicicletas, que se torna, a partir do momento em que se reconhece na greve, no breque, uma “classe para si”, porque tomou consciência de sua força e de sua organização. Marx (2018) havia dito isso em sua obra *Miséria da Filosofia*, quando pela primeira vez havia analisado das coligações de trabalhadores (que Proudhon era contra) e o amadurecimento de sua consciência nos embates com a burguesia e sua primeira revolução industrial na Inglaterra:

“As condições econômicas tinham a princípio transformado a massa da população do país em trabalhadores. A dominação do capital criou para essa massa uma situação comum, interesses comuns. Assim essa massa já é uma classe diante do capital, mas não o é ainda para si mesma. Na luta, de que assinalamos apenas algumas fases, essa massa se reúne, se constitui em classe para si. Os interesses que ela defende se tornam interesses de classe...” (Marx, 2018, p.154)

### **O movimento grevista: o breque de 1º de julho de 2020**

A foto divulgada em primeira mão por Pedro Strapasolas, do jornal Brasil de Fato, reproduzida abaixo ou o vídeo divulgado às 14:28h no momento do breque pelo Tetra no Trampo na rede X (ex-Twitter), com centenas e centenas de entregadores desfilando em uma “motociata” pelo centro de São Paulo ou o vídeo divulgado pelas Jornalistas Livres também na rede X (@J\_LIVRES), às 14:33h, com a mensagem “Tá gigante e não para de chegar trabalhador! Rua da Consolação” mostrando uma motociata gigantesca, assim como inúmeras outras fotos e vídeos divulgados em SP e no país inteiro pelas redes sociais dos entregadores de apps dá a dimensão da entrada em cena desses novos proletários do século XXI.



**Figura 29** - Concentração de trabalhadores na capital paulista durante o primeiro breque dos apps.



Foto: Pedro Strapasolas, Brasil de Fato, 01/07/20.

A greve do dia 1º de julho ocorreu em diversas capitais, principalmente em São Paulo. O @tetranotrampo, que reúne e organiza uma parcela dos entregadores, colocou em seu perfil no Instagram e no X (antigo Twitter) notícias curtas e vídeos sobre o movimento em todo o país. Na cidade de São Paulo, por exemplo, em um vídeo, os trabalhadores comemoram que haviam fechado o Galpão da Loggi, no bairro do Jaguaré, um deles pergunta “Fala aí, rapaziada, como é que tá o Jaguaré?”, o grupo responde “fechado”, então um trabalhador fala; “Jaguaré fechado. Enquanto não melhorarem nossas taxas de entrega, ninguém entra, ninguém sai”. Cenas como essas se multiplicaram por todo o Estado de São Paulo e por outros Estados da federação.

Nas palavras de Edgar Francisco da Silva, o “Gringo”, como é chamado, “foi uma das maiores manifestações de entregadores que já vi, em 22 anos que tenho de profissão, sou daqui da Zona Sul de São Paulo mesmo, e foi a maior manifestação que eu já vi a categoria fazendo, uma revolta, uma indignação contra os valores baixos e também por não ser tratado de uma forma digna” (Gringo, Entrevista na Vila Missionária-SP, 05/09/23).

Por se tratar de um movimento recente no Brasil, ainda temos poucos artigos acadêmicos que analisam o primeiro Breque dos Apps. A maior parte das notícias são matérias da mídia digital e das redes sociais e das próprias redes dos entregadores de apps, como o perfil no Instagram (@tetranotrampo) que ajudou a divulgar a greve, as reivindicações, os locais de encontro, a opinião de motoboys, etc.

Toda a grande mídia foi obrigada a falar da paralisação dos entregadores de apps. A Folha de São Paulo, um dos maiores jornais do Brasil, destacou em sua edição online do mesmo dia que “Manifestação de Trabalhadores de app dura sete horas em São Paulo”, onde se reuniram cerca de 1000 trabalhadores na Rebouças, com a manifestação na Avenida Paulista depois que reuniu cerca de 5.000 trabalhadores culminando com o fechamento da Ponte Estaiada Octavio Frias. (FSP/UOL, 01/07/20). Seriam cerca de 50 a 70 mil entregadores só na cidade de São Paulo, segundo a AMABR, ouvida pela Folha.

Também o Jornal Brasil de Fato, de tendência mais crítica, deu destaque ao breque dos apps e à manifestação realizada em São Paulo com a seguinte manchete: “Entregadores de Aplicativos fecham a Ponte Estaiada em SP durante greve nacional” (Brasil de Fato, 01/07/20). Um dos depoimentos colhidos pelo Brasil de fato no calor da manifestação resume toda a situação do trabalho precarizado dos entregadores nos dias de hoje:



“A gente roda São Paulo inteiro por R\$14, R\$15 e não tem benefício nenhum. Não tem condições de continuar trabalhando desse jeito. De oito horas da manhã até onze da noite pra ganhar R\$100, é cruel. Não tá dando mais pra aguentar isso ai. Esses aplicativos, ou eles melhoram ou a gente vai ficar fazendo greve direto, até eles melhorarem. Ou eles caem fora do Brasil e volta ao que era antigamente, a gente tinha os contratos dentro das empresas, trabalhava registrado, hoje em dia não tem mais isso”, motoboy Alexandre Lima Brito (Brasil de Fato, 01/07/20).

Brasil de Fato também entrevistou uma das lideranças dos entregadores, Paulo Galo, em plena manifestação na Avenida Paulista. Galo se expressou assim: “A gente está unido através do sofrimento comum dos companheiros. A sensação de estar aqui é ótima. Eu acho que não tem coisa melhor no mundo que essa daqui, é coisa que o dinheiro não pode comprar, coisas que o capitalismo odeia, que não pode comprar” e complementou “A classe trabalhadora tem que se unir pro arrebento. Os caras estão com processo de rasgar a carteira de trabalho de todo mundo e não podemos deixar. Vamos pra cima” (Brasil de Fato, 01/07/20).

Antes da greve, o líder dos entregadores antifascistas, Paulo Galo, fez um vídeo no Ato antirracista e antifascista, no dia 7 de junho no Largo da Batata em São Paulo, que foi postado no Twitter e alcançou mais de 500 mil visualizações. No vídeo Paulo Galo aparece com uma mochila térmica nas costas junto com alguns colegas entregadores de punhos fechados e erguidos e com um cartaz escrito “vidas pretas importam”, em referência ao movimento antirracista nos Estados Unidos. O vídeo bem curto falava da precariedade do trabalho dos entregadores de aplicativos e da dureza que é conseguir um dinheiro para sobreviver, são muitas horas de trabalho e muitas entregas. Isso lhe rendeu uma longa reportagem da Folha/UOL, publicada em 11 de junho, onde pôde falar com mais espaço para a sociedade e o Brasil acerca do trabalho dos entregadores de apps. O resumo de sua entrevista foi um chamado para a luta da categoria de entregadores:

“a tecnologia tem que servir para ajudar as pessoas, não para criar um sistema que só pensa em lucrar, lucrar, lucrar. E é por isso que hoje eu estou lutando para tentar barrar essa uberização do trabalho, para que no futuro ninguém tenha que passar por isso que a gente passa, que não tenha que ir para a rua lutar, porque olha, vou te contar, é muito difícil. Mas é necessário.” (UOL, 11 de junho de 2020).

O Breque dos Apps também aconteceu com força em outro Estado chave da federação, o RJ. Aqui destacamos o papel de uma das lideranças nacionais do Entregadores, Ralf Alexandre, que antes do breque do dia 1º de julho havia liderado uma paralisação no Estado contra a Loggi, que teve até repressão policial. Essa paralisação foi destaque na principal afiliada da Rede Globo no Estado com o título “Manifestação sobre duas rodas”, que mostrou as cenas da mobilização dos entregadores da Loggi, a polícia acompanhando o movimento. Esse vídeo foi adaptado e editado pelo site @Tetra no Trampo no Instagram, que colocou no fundo um rapp de Gabriel o pensador (Até Quando?) que dizia “Não adianta olhar pro céu com muita fé e pouca luta, levanta aí que você tem muito protesto pra fazer, muita greve, você pode, você deve poder crer...”.

No dia do Breque, 1 de julho, os entregadores se concentraram em Niterói em frente às Barcas e depois fizeram uma motociata em direção a zona sul do RJ. Segundo Ralf, em entrevista concedida a nós, o movimento colocou nas ruas cerca de 500 motoboys; nas suas palavras

“parece ser pouco, mas não é, porque a maioria ainda prefere ir atrás das promoções que o aplicativo coloca no dia, então foi um marco histórico pro Rio de Janeiro colocar 500 motoboys nas ruas; agora em São Paulo a pesquisa lá diz que foram dez mil motoboys nas ruas...” (Ralf Alexandre, Entrevista em Duque de Caxias-RJ, 28/08/23).

Na entrevista que fizemos com o Ralf, em Duque de Caxias, no RJ, ele contou-nos um pouco da história de como surgiu realmente o primeiro “Breque dos Apps”. Segundo nos relatou, a origem está nesta greve que foi feita conta a Loggi no RJ, que teve a duração de três dias, onde nenhum galpão da Loggi abriu. Após a greve – ainda não se chamava de breque –

cerca de cinquenta trabalhadores foram punidos pela Loggi, bloqueados de forma covarde, inclusive o próprio Ralf. A partir das retaliações da empresa, Ralf e os demais companheiros fizeram contato com uma liderança do Distrito Federal, o “Sorriso”, que havia feito greve contra a Loggi no DF e também fora punido, sendo que lá no DF tinham entrado com uma ação judicial contra a empresa pelo desbloqueio, pagamento dos dias parados e danos morais.

A partir desse contato surgiu a ideia de se fazer um grupo, onde vieram vários entregadores que “não estavam aceitando a precarização” mais forte que veio com a pandemia; no grupo se decidiu fazer uma greve nacional da Loggi, mas, segundo Ralf “alguém deu a ideia de se fazer uma greve nacional dos aplicativos, a gente votou o nome e nessa votação ganhou o nome Breque dos Apps. Foi o breque que mais causou impacto nas plataformas, e não foi nacional...foi nacional/Internacional” (Ralf Alexandre, Entrevista em Duque de Caxias-RJ, 28/08/23).

O Breque dos Apps, segundo os organizadores, chegou a 16 Estados da Federação, inclusive na capital Federal, Brasília. O dia 1º de julho marcou a entrada em cena desses novos proletários, altamente precarizado, desprovido dos direitos básicos enquanto trabalhador. Na análise de Galvão (2020), “a greve dos entregadores por aplicativos, realizada em 01 de julho, constitui um marco para a organização e mobilização dos trabalhadores precários no Brasil” e

“certamente, a greve é uma vitória, na medida em que demonstra que os trabalhadores precários não são inorganizáveis e expõe, ao conjunto da sociedade, o processo de deterioração acelerada das condições de trabalho provocado pela perversa combinação entre a lógica neoliberal e a adoção de um novo modelo de negócios que, com o auxílio da tecnologia, é concebido para promover a burla de direitos em favor do capital” (Galvão, 2020b).

É importante destacar o apoio massivo que teve na população, principalmente os setores mais esclarecidos e que acompanham as redes sociais. Segundo Desgranges e Ribeiro (2021) que analisaram 1.162 publicações no Instagram contendo a tag #ApoioBrequeDosApps e 50 vídeos na plataforma youtube a campanha de mobilização dos entregadores obteve êxito. No caso da observação das métricas de engajamentos da plataforma Instagram as 1.162 publicações resultaram em 234.092 curtidas e 1.162 comentários; igualmente os vídeos tiveram um total de 260.460 visualizações, apesar de ser um número menor de publicações. O vídeo mais visto foi do perfil Catraca Livre que teve 33.772 visualizações onde é apresentado o depoimento de vários entregadores denunciando os baixos valores nas entregas, a carga horária alta e a falta de suporte na pandemia.

Sem contar o apoio efetivo, na prática, de muitas pessoas na grande São Paulo e no Brasil inteiro que aderiram à campanha de não fazer pedidos neste dia para restaurante e estabelecimentos comerciais, que resultaram em prejuízo para as grandes empresas, principalmente para a Ifood, sem contar que os aplicativos de Delivery tiveram a pior avaliação em oito anos durante o breque dos apps, foram mais de 50 mil avaliações negativas, segundo a Rede Brasil Atual (2020),

“No dia da primeira paralisação dos trabalhadores no setor, milhares de consumidores avaliaram negativamente os aplicativos Ifood, Rappi, Uber Eats, Loggi e James. Até as 17h desta quarta-feira (1º), durante a primeira greve nacional da categoria, as cinco companhias, juntas, haviam recebido 53.411 avaliações. Em 98% delas, os usuários atribuíram apenas uma estrela, o critério mais baixo de avaliação”.

Igualmente o apoio recebido por inúmeros sindicatos, centrais sindicais e partidos políticos, que fizeram seus pronunciamentos nas redes sociais e nos Atos públicos.

Como relataram Braga e Santana (2020),

“O sucesso da mobilização do dia 1º de julho pode ser medido também pela formação de um novo sujeito coletivo no debate público. Subitamente, trabalhadores/as precários/as “invisíveis” na cena urbana apesar de suas jaquetas e mochilas pintadas em cores extravagantes atraíram a atenção da imprensa, concretamente, afetando o ritmo de entregas ao longo do dia e ampliando-se para várias capitais de Estado. O impacto sobre o ritmo de entregas pode

indicar também o apoio de consumidores/as, refletido em uma redução de pedidos ao longo desse dia. As empresas, apesar de minimizarem a ação coletiva, sentiram os reflexos da mobilização”

As grandes empresas multinacionais do ramo de delivery também atuaram antes e durante o breque dos apps para desgastar e desqualificar o movimento diante da opinião pública. O Ifood chegou a colocar nota paga no horário nobre das Tv's abertas, no meio do Jornal Nacional, para dizer que já atendia algumas reivindicações dos trabalhadores. Na nota, que foi disponibilizada em seu site oficial, o Ifood dizia que “um entregador ganhou em maio de 2020 em média R\$ 21,80 por hora trabalhada”, e que “na pandemia o Ifood criou fundos para proteger os entregadores do grupo de risco e para os que apresentam os sintomas do covid-19”, e também que “o Ifood já distribuiu mais de 80º mil itens de proteção aos entregadores, entre máscaras e álcool em gel”, “o Ifood não desativa entregadores por participar de manifestações. Defendemos e respeitamos o que está previsto em lei” (Poder360, 2020). Na entrevista que nos deu em 28/08/23, Ralf desmentiu categoricamente o Ifood, dizendo que “era mentira isso, fake, ninguém ganhava isso”.

Após o sucesso das manifestações em SP, RJ e nas principais capitais, foi votado um novo breque no mês de julho, ficando a data da paralisação para 25 de julho. Após a repercussão do primeiro breque as redes sociais de entregadores lançaram a palavra de ordem “A Guerra está só começando” e fazendo referência para o segundo breque dos apps.

Este segundo breque, entretanto, não teve a mesma adesão e o impacto do breque de 1º de julho. A Folha de São Paulo fez questão de colocar em sua manchete a pouca adesão desse segundo breque: “Concentração de motoboys em segundo breque dos apps’ é fraca em São Paulo” (FSP/UOL, 25/07/20). A própria UOL Tilt em sua página dá a entender que o segundo breque seria feito em meio a pequenas vitórias e à divisão da categoria, por conta da participação de sindicatos e partidos políticos e porque não existe consenso sobre a regulamentação da profissão via CLT.

Na entrevista com Ralf Alexandre ele nos conta que um dos motivos fortes para que o segundo breque dos apps, o de 25 de julho, não tivesse tanta adesão, foi devido às várias promoções lançadas pelos aplicativos para que os trabalhadores tivessem um ganho maior e não fosse para o breque. Segundo nos relatou Ralf, “teve aplicativo que pagava R\$ 10,00 e quando tu fazias a entrega ganhava mais R\$ 15,00...só no dia do breque, no outro dia após o breque já não tinha promoção nenhuma, eles são covardes”. (Ralf, entrevista 28/08/23)

### **Reivindicações econômicas da greve dos apps**

Sem dúvida o aumento da taxa de entrega e do valor pago por quilômetro rodado foram as principais reivindicações da categoria durante a pandemia da COVID-19, além do auxílio pandemia. Listamos abaixo as principais reivindicações com falas dos trabalhadores extraídas do Tetra no Trampo no Instagram.

a) aumento da taxa por entrega realizada e do valor pago por quilômetro rodado

“Com a pandemia e o desemprego, os aplicativos estão ganhando como nunca. Em vez de repassarem o valor pra gente que tá na linha de frente, correndo risco de acidente e de pegar COVID, eles jogaram as taxas de entrega lá embaixo”.

“Se não tiver taxa mínima que compense ligar a moto ou subir na bike não dá pra trabalhar”

b) contratação de seguro de vida e contra roubo de moto

“Enquanto o aplicativo tá ligado, a gente tá trabalhando pra empresa, e os Apps precisam se comprometer com a nossa segurança caso a gente se acidente.”

c) auxílio pandemia (EPIS e licença)

“Os apps precisam pagar os custos dos equipamentos de proteção, e caso alguém pegue COVID-19 precisam pagar um auxílio-doença pra poder se recuperar em casa.”

### **Reivindicações contra a punição tecnológica da greve dos apps**

Além das reivindicações propriamente econômicas, os trabalhadores e trabalhadoras, se levantaram também contra o despotismo digital, que tem a ver com as punições impostas pela plataforma digital através de seu programa e seu algoritmo. É quase impossível quebrar os bloqueios ou a restrição dos trajetos, por exemplo. Lembremos que na manufatura, o “despotismo fabril” dos capitalistas era efetuado por um código de disciplina, e para receber a punição disciplinar o trabalhador era chamado no departamento de pessoal ou recursos humanos da empresa.

Aqui, no caso das plataformas digitais o trabalhador não tem aonde ir, um espaço físico para receber sua “punição”; recebe apenas uma mensagem pelo app, o tal “modo ciborg”, como apelidaram os trabalhadores da Glovo na Espanha, porque ao tentar abrir o aplicativo para trabalhar não conseguem e visualizam apenas um robô (UGT, 2019, p.37).

a) fim dos bloqueios indevidos

“Chega de bloqueio e desligamento sem motivo! E tem que colocar todo mundo que foi bloqueado indevidamente até agora de volta”

b) fim do sistema de pontuação e restrição do local (Rappi)

“Com o sistema de pontuação da Rappi, estamos sendo obrigados a trabalhar no fim de semana pra conseguir juntar os pontos pra trabalhar no resto da semana. A gente tem que poder escolher quando quer ligar o aplicativo e trabalhar!”

c) fim da restrição dos trajetos

### **A questão do horizontalismo e das redes sociais na representatividade sindical dos Entregadores de apps**

Na entrevista que fizemos com os dirigentes reconhecidos pelos entregadores de apps seja por suas associações como a AMABR ou pelas redes sociais, uma questão que saltou aos olhos foi a problemática da liderança. Gringo, por exemplo, reconhece que foi o maior movimento dos entregadores de todos os tempos, mas, acrescenta “no final faltou liderança porque o movimento não foi pra lugar nenhum”; Gringo também ressaltou que não quis se colocar como uma liderança, se colocar à frente de um movimento que começou espontâneo, e que se se colocasse para liderar poderia perder o seu caráter de espontaneidade.

O próprio Gringo se descobriu liderança no ano de 2016 por conta de um primeiro enfrentamento com a empresa Loggi, quando a empresa baixou o valor das entregas de R\$ 18,00 para R\$ 10,00, e a raiva e indignação dos trabalhadores fez com que parassem as entregas em um dos galpões da empresa, a polícia de choque foi chamada para conter os trabalhadores; e quando já tarde da noite nada se resolvia, nem advogado nem ninguém, Gringo, que ninguém conhecia ainda como liderança, chamou os trabalhadores para um outro lado para conversar sobre as alternativas para o conflito, ele com 1,60m de altura no meio de muita gente grande, se sobressaiu como liderança pela primeira vez.

Apesar de terem sido fundadas associações no Brasil como a AMABR ou a AMMEJUF, que tem no Nicolás umas das fortes lideranças ou sindicatos como o de Motoboys em SP, o fato é que até hoje o movimento dos entregadores tem um caráter horizontalista muito forte. Quando falamos horizontalismo fazemos o contraste entre a forma de organização dos trabalhadores e trabalhadoras de apps e a forma de organização da velha estrutura sindical herdada da CLT, com suas confederações, federações, departamentos e sindicatos de base, num típico “verticalismo” em contraste com o “horizontalismo” do movimento de entregadores de apps. Isso não significa que o velho sindicalismo das centrais sindicais não esteja de olho e disputando uma fatia desse novo proletariado. A Central Única dos Trabalhadores (CUT), por exemplo, publicou um longo estudo sobre as condições de trabalho das trabalhadoras e trabalhadores do setor de aplicativos em Brasília e no Recife (CUT, 2021).

Em nossa pesquisa de campo vimos que uma das grandes queixas dos entrevistados é justamente esse distanciamento dos sindicatos com a base, que os sindicatos não fazem nada e só querem ficar com o dinheiro dos associados. Poderíamos

traduzir isso com a palavra “pelegos”, pois as críticas que eles fazem tem tudo a ver com sindicalistas pelegos da velha estrutura sindical brasileira, dos dirigentes sindicais que vivem dos impostos sindicais e das taxas negociais, que vendem com antecedência a data-base de uma categoria para os patrões. Tudo isso está embutido nas queixas que ouvimos em nossa pesquisa de campo acerca dos que estão hoje à frente de sindicatos tradicionais, com raríssimas exceções, como as centrais de esquerda, como a CSP-Conlutas, que combate esse velho sindicalismo de resultados.

Categoricamente, podemos afirmar que o movimento de entregadores de apps se organiza e se move essencialmente pelas redes sociais, tanto nos grupos nacionais como nos diversos grupos regionais espalhados pelo país, nos mais diversos estados da federação. São centenas de grupos e alguns tentamos catalogar em nossa pesquisa de campo, mas um mapeamento mais apurado precisaria ser feito em todas as redes sociais hoje.

O surgimento da Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos (ANEA) em dezembro de 2022 já é um passo importante para centralizar a luta e organização do movimento de entregadores. Foi uma Aliança formada pelas principais lideranças de entregadores existentes em SP, no RJ, no DF, MG, com o objetivo também de intervir no processo de Regulamentação dos aplicativos promovido pelo governo Lula através do Grupo de Trabalho Tripartite, que na composição dos trabalhadores contemplou apenas a participação das Centrais Sindicais, desprezando as verdadeiras lideranças que estão a frente dos entregadores nesses últimos três anos. A ANEA lançou uma carta com suas principais reivindicações para o processo de regulamentação que pode ser visto no site ([anea.net.br](http://anea.net.br)). Quem sabe podemos estar vendo um embrião de uma organização mais real e física desse que se tornou um dos maiores movimentos de trabalhadores dos últimos tempos.

## 5. Considerações Finais

O foco central do nosso trabalho foi a entrada em cena dos novos proletários que com seus breques (greves) colocaram na ordem do dia o processo de superexploração e precarização do trabalho trazido pelas plataformas digitais comandadas por grandes empresas multinacionais, tudo isso em meio à pandemia da COVID-19, com um governo negacionista no comando da nação. Esse novo proletariado é o herdeiro direto da nova “revolução 4.0”, assim como o proletariado clássico foi o herdeiro da revolução industrial na Inglaterra do século XIX que trouxe a máquina a vapor. Essa revolução 4.0 traz em sua essência a internet das coisas e a digitalização da vida social.

O Breque de 1º de julho de 2020 marcou época na história da classe trabalhadora brasileira que só havia visto um movimento novo, tão vigoroso por ocasião das greves dos operários metalúrgicos do ABC-SP nos anos de 1978-1980. O “capitalismo de plataformas”, que nada mais é do que o velho capitalismo com uma nova roupagem, foi fortemente abalado. Esses novos proletários entraram em cena para ficar, só o fato de fazerem um movimento de massas em julho de 2020 é uma demonstração de força e do peso desse novo proletariado que tenta quebrar as amarras do algoritmo, do despotismo sem chicotes nem capatazes.

Vimos em nossa pesquisa de campo que essa nova geração de trabalhadores que saiu em movimento e fez breques ainda tem muita ilusão de que são “independentes”, “autônomos”, corroborando a ideologia oficial das grandes empresas de plataformas digitais de que são apenas “parceiros” de uma tecnologia. Mas, como a prática acaba sendo o critério da verdade, imediatamente algumas ilusões se desfazem quando a maioria diz que participou dos breques, que é a favor de um sindicato próprio da categoria de entregadores.

Desde o primeiro breque já se vão três anos de batalhas, de luta, de breques nacionais que não tiveram a mesma magnitude do primeiro durante a pandemia da COVID-19, como foram os de 2021 e 2022. Ainda prevalece uma organização horizontalista dos trabalhadores mediada pelas redes sociais; estas são o fórum de discussões e de decisões quando se precisa votar algum movimento, algum breque nacional, como foi o último breque de setembro de 2023. Mas, como se trata de um estágio de transição, as lideranças que entrevistamos e as que não pudemos entrevistar, tem dado passos mais ousados e

significativos em sua organização, como a constituição da Aliança Nacional dos Entregadores de Apps (ANEA), criada em dezembro de 2022 para intervir nos debates sobre a regulamentação dos aplicativos chamados pelo governo federal. Esse é um passo importante.

Podemos até lembrar Engels (2010), quando fala dos primeiros movimentos grevistas da classe trabalhadora na Inglaterra, antes do surgimento do Cartismo e sobre o significado dessas greves: “Estas greves...não decidem nada definitivamente mas são a prova mais segura que a batalha decisiva entre proletariado e burguesia se aproxima. São a escola de guerra dos operários, onde eles se preparam para o grande combate a partir de agora inevitável...” (Engels, 2010, p.258).

E é esse movimento que estamos observando hoje, de transição do espontaneísmo para uma organização mais efetiva, do regionalismo para uma organização mais nacional através da Aliança. E quando for votada definitivamente a regulamentação (essa apoiada pela maioria dos entregadores), com a garantia de direitos básicos previstos na CLT, então outra forma de organização será necessária para organizar as lutas e demandas dos trabalhadores e trabalhadoras de aplicativos.

Assinalamos também, ao longo de nosso trabalho, que esse proletariado sai da condição de “classe em si” para a condição de “classe para si”, que vai à luta e busca se organizar, e é esse fator o determinante para que comece a haver uma postura de mudança por parte das empresas de plataformas digitais.

Não foi à toa que o Ifood em seu site institucional reproduzisse um estudo da FGV produzido em 2021 sobre a Lei Ryder, na Espanha, lei esta que regulamentou o trabalho entregadores como trabalho assalariado, com todos os direitos trabalhistas (Ifood Institucional, 07.03.23). Por que a maior plataforma digital do ramo de entregas, delivery, colocaria em sua página oficial um estudo que vai contra ela e a favor dos entregadores de apps? Não estarão já se adaptando aos novos tempos depois da entrada em cena desses novos proletários, dos filhos da uberização?

Essa luta apenas começou e o seu desenvolvimento dependerá da organização e disposição desses novos proletários que entraram em cena. Como dizia o cartaz colocado nas bags dos entregadores durante o primeiro breque dos apps, em julho de 2020 “Nossas vidas valem mais do que o lucro deles”. Com o primeiro breque desse novo proletariado começou um embrião de um novo movimento sindical da classe trabalhadora brasileira.

Por todo o exposto, faz-se necessário estudos mais aprofundados e sistematizados sobre o movimento e os breques desse novo proletariado que insurgiu na cena política nacional. Principalmente estudos na área das Ciências Sociais e da sociologia em particular, visto que a maioria dos estudos que temos observado até agora se dá na esfera do jurídico, do direito, o que é positivo, mas ainda limitado. O movimento vivo da sociedade é quem faz ou remodela o direito, por isso é necessário que os pesquisadores se atenham a esse fato e considerem a possibilidade de adentrarem nesses estudos para ajudar esse novo proletariado a encontrar o seu caminho de forma independente. Como sugestão final seria interessante que *as revistas acadêmicas* estimulassem esse debate em um dossiê ou revista específica sobre a temática que analisamos.

## Agradecimentos

A Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Federal do Pará pela liberação de 20h para a Pesquisa.

A Profa. Andrea Chaves pelas contribuições metodológicas da pesquisa.

Ao meu filho, Carlos Eduardo, pelo apoio nas correções de traduções do inglês e pela ajuda nos programas digitais.

Ao Gringo e ao Ralf, pela acolhida e suas humildes residências e pelas entrevistas concedidas.

A Daniella Dias, minha bolsista voluntária do PIBIC, pela desgravação de entrevistas.

A Elenice Lisboa, minha companheira, pelo apoio constante nesta pesquisa.

## Referências

Abílio, L. C. et al. (2020). Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento – Procuradoria Regional do Trabalho da 15ª Região*, 3. (11/10/20). <http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH>.



- Alexandre, R. (2023). *Breque dos Apps e Condições de Trabalho*. [Entrevista cedida a] João Santiago. Entrevista oral concedida para o Projeto de Pesquisa Quando Novos Proletários entram em cena: o breque dos apps no Brasil em Julho de 2020 da Faculdade de Ciências Sociais da UFPA. Duque de Caxias, Rio de Janeiro, agosto/23.
- Amorim, H. & Moda, F. B. (2020). Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. *Revista Fronteiras – estudos midiáticos* 22(1):59-71 janeiro/abril 2020, Unisinos.
- Antunes, R. (1992). *A Rebelião do Trabalho: o confronto operário no ABC Paulista: as greves de 1978/80*. (2a ed.). Editora da Unicamp.
- Antunes, R. (2018). *O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. Boitempo Editorial (Mundo do Trabalho).
- Antunes, R. (2019). Proletariado digital, Serviços e Valor. In: Antunes, Ricardo (Org.). *Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil: trabalho digital, autogestão e expropriação da vida*. Boitempo. (mundo do Trabalho).
- Antunes, R. (Org.). (2020.). *Uberização, Trabalho Digital e Indústria 4.0*. Boitempo Editorial (Mundo do Trabalho)
- Antunes, R. (2022). *Capitalismo Pandêmico*. Boitempo (Mundo do Trabalho).
- Antunes, R. (Org.), (2023). *Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais*. Boitempo, Mundo do Trabalho.
- Araújo Costa, R. C. & Araújo, N. R. (2020). Precarização do trabalho “uberizado” em tempos de pandemia: entre o vírus e a fome, uma análise da linha de frente invisibilizada. In: *P189 Pandemia e Crises: Percepções Jurídicas e Sociais*. Organizadores: Regina Alice Rodrigues Araujo Costa, Adrian Gabriel Serbim de Lima e Sérgio da Silva Pessoa. Even3 Publicações, 1 livro digital; 257 p.
- Braga, R., & Santana, M. A. (2020). #Breque dos Apps, enfrentando o uberismo. <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/25/brequedosapps-enfrentando-o-uberismo>.
- Cant, C. (2021). *Delivery, a luta contra os padrões sem rosto*. Veneta.
- Carvalho, F. S. E, Pereira, S. S., Sobrinho, G. S. (2020). #Breque dos Apps e a organização coletiva dos entregadores por aplicativo no Brasil. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, 3, 1-29.
- Chaves, A. (2020). Da planta taylorista/fordista ao capitalismo de plataformas: as engrenagens da exploração do trabalho. *Research, Society and Development*, 9(6). <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v9i6.3473>
- Coelho, B.P. M, Jesus, A. B. B., & Silva, M. E. P. S. (2021). A luta coletiva dos entregadores latino-americanos contra a pandemia do capitalismo – movimentos revistas em tempos de covid-19. *Middle Atlantic Review of Latin American Studies*, 4(3), 31-48.
- CUT (2021). Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife. *CUT - Secretaria de Relações Internacionais e Instituto Observatório Social: Central Única dos Trabalhadores*.
- Delgado, G. N. & Carvalho, B. V. (2020). O Movimento Coletivo dos entregadores de plataformas digitais no contexto pandêmico. *Revista eletrônica de Direito do Centro Universitário Newton Paiva*, (42), 396-410. [revistas.newtonpaiva.br/redcupn](http://revistas.newtonpaiva.br/redcupn).
- Desgranges, N. & Ribeiro, W. (2021). Narrativas em rede: O Breque dos Apps e as novas formas de manifestação de trabalhadores em plataformas digitais. *Revista Movimentação, Dourados, MS*, 8(14).
- Engels, F. (2010). *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*. Tradução B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo (Mundo do Trabalho; coleção Marx-Engels).
- Filho, R. L. (2021). Disputas sobre o direito e a constituição: “breque dos apps”, entregadores antifascistas e greve política. *Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social*. Ano III, V. III(6).
- Franco, D. S., & Ferraz, D. L. S. (2019). Uberização do trabalho e acumulação capitalista. *Cadernos EBAPE.BR*, (17).
- Galvão, A. (2020). A greve, o breque, o trampo: a luta dos entregadores é a luta dos trabalhadores. <https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/blog/188-a-greve-o-breque-o-trampo-a-luta-do-entregadores-e-a-luta-dos-trabalhadores>
- Galvão, A. (2020b). a greve e as perspectivas do movimento de entregadores. <https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/sindicalismo/189-a-greve-e-as-perspectivas-do-movimento-entregadores>.
- Gil, A. C. (2017). *Como elaborar projetos de pesquisa*. (6a ed.), Atlas.
- Gonsales, M. (2023). De mochila nas costas: uma experiência etnográfica como entregador de aplicativo. In: Antunes, R. (Org.), (2023). *Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais*. Boitempo, Mundo do Trabalho.
- Grohmann, R. (2021). *Laboratórios do Trabalho Digital*, entrevistas. Boitempo.
- Guimarães, J. (2019). Motoristas da Uber fazem paralisação mundial contra políticas de tarifas no aplicativo. <https://www.brasildefato.com.br/2019/05/08/motoristas-de-uber-fazem-paralisacao-mundial-contra-politica-de-tarifas-do-aplicativo> acesso em: 18/01/21.
- Ianni, O. (1980). *O ABC da Classe Operária*. Hucitec.
- Ifood. O que é o Ifood. Conheça a história e a operação da Empresa. <https://institucional.ifood.com.br/noticias/o-que-e-o-ifood>.

- Ifood. Regulação espanhola do trabalho em plataformas digitais. <https://institucional.ifood.com.br/estudos-e-pesquisas/regulacao-espanhola-do-trabalho-em-plataformas-digitais>.
- Leme, A. C. R., P, Rodrigues, B. A., & Chaves Junior, J. E. R. (2017) - *Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano: a intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais*. LTr.
- Machado, S. A greve dos entregadores e uma nova forma de organização na luta dos trabalhadores. Entrevista especial com Sidnei Machado. IHU On-line, 8 jul. 2020. <http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/600717-a>. Acesso em: 2 ago. 2020.
- Marx, K. (2017). *O Capital: crítica da economia política*. Livro I. Tradução Rubens Enderle. (2a ed.), Boitempo.
- Marx, K. (2018). *A Miséria da Filosofia*. La Fonte.
- Moda, F., & Oliveira, M. A. G. (2019). Uber: assim começam as greves do futuro. <https://www.ihu.unisinos.br/categorias/589453-uber-assim-comecam-as-greves-do-futuro>.
- Nicocceli, A. (2022). Ifood reajusta ganhos de entregadores e valores passam a valer a partir deste sábado. CNN, São Paulo, 02 de abril. <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/ifood-reajusta-ganhos-de-entregadores-e-valores-passam-a-valer-a-partir-deste-sabado>.
- Pereira, A. S. et al. (2028). Metodologia da Pesquisa científica. UFSM. [https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/15824/Lic\\_Computacao\\_Metodologia-Pesquisa-Cientifica.pdf?sequence=1](https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/15824/Lic_Computacao_Metodologia-Pesquisa-Cientifica.pdf?sequence=1).
- Pereira, T. (2020). Aplicativos receberam mais de 50 mil avaliações negativas durante a greve dos entregadores. <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/aplicativos-receberam-mais-de-50-mil-avaliacoes-negativas-durante-a-greve-dos-entregadores>.
- Piaia, V., Matos, E. et al. (2021). “Breque dos Apps”: Uma Análise Temporal de Comunidades e Influenciadores no Debate Público Online no Twitter. *Comunicação e Sociedade*, 39, 57-8.
- Poder360. Ifood lança campanha para rebater críticas em dia de greve de entregadores. <https://www.poder360.com.br/economia/ifood-lanca-campanha-para-rebater-criticas-em-dia-de-greve-de-entregadores>.
- Ralf MT (2022). Ifood entregador anuncia aumento das taxas + KM Rodado. *Youtube*, 24 de março de 2022. <https://www.youtube.com/watch?v=wSRVbXZpF10>.
- Sampaio, C. & Strapasolas, P. (2020). Entregadores de Aplicativos fecham a Ponte Estaiada em SP durante greve nacional. <https://www.brasildefato.com.br/2020/07/01/entregadores-de-aplicativos-fazem-paralisacao-nacional-acompanhe-em-tempo-real>.
- Santana, M. A. (2023). As plataformas e as lutas: desafios para a ação digital da classe trabalhadora. In: Antunes, R. Org. (2023). *Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais*. Boitempo.
- Schwab, K. (2017). *La Quatrième Révolution Industrielle*. Traduit de l’anglais par Jean-Louis Clauzier et Laurence Coutrot. France, Dunod, Malakoff.
- Schwab, K. (2016). *A Quarta Revolução Industrial*. Tradução Daniel Moreira Miranda. Edipro.
- Silva, E. F., & Gringo (2023). *Breque dos Apps e Condições de Trabalho*. [Entrevista cedida a] João Santiago. Entrevista oral concedida para o Projeto de Pesquisa Quando Novos Proletários entram em cena: o breque dos apps no Brasil em Julho de 2020 da Faculdade de Ciências Sociais da UFPA. Vila Missionária, São Paulo, setembro/23.
- Slee, T. (2017). *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução João Peres. Editora Elefante.
- Soprana, P. & Brigatti, F. (2020). Manifestação de entregadores de app dura sete horas em São Paulo. <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/protesto-de-entregadores-comeca-com-cerca-de-1000-motoboys-na-marginal-pinheiros>.
- Soupin, E. (2020) assédio, machismo, suspeita de boicote: a rotina das entregadoras de app. <https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2020/07/05/assediomachismo-suspeita-de-boicote-a-rotina-das-entregadoras-de-app.htm?>
- Souza, F. & Machado, L. (2020). coronavírus: entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia, diz pesquisa. *bbc news*, 7 de maio. <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246> (11/11/21).
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas*. Caja Negra.
- Standing, G. (2020). *O precariado: a nova classe perigosa*. Tradução Cristina Antunes. 6ª reimpressão. Belo Horizonte: Autêntica Editora (Invenções Democráticas; v. IV)
- Tebail, B. (2017). *Robotariat: critique de l’automatisation de la société*. Editions Kawa.
- Toyama, L. & Prado, S. (2021). Capitalismo de Plataforma e a Luta de Classe (Entrevista com Callum Cant). <https://diplomatie.org.br/capitalismo-de-plataforma-e-a-luta-de-classes>.
- Uber (2020). Fatos e dados sobre a Uber. <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>.
- UGT (2019). El trabajo en las plataformas digitales de reparto. Estudios, (1), setembro de 2019. <https://servicioestudiosugt.com/archivo-estudios>.
- UOL (2020). Galo de luta. <https://www.uol.com.br/ecoa/reportagens-especiais/lider-dos-entregadores-antifascistas-paulo-galo-lima-quer-comida-e-melhores-condicoes-de-trabalho-para-o-grupo/index.htm#cover>.
- Vidigal, V. (2023). *Capitalismo de Plataformas: as facetas e as falácias*. Editora Mizuno (Direito, Tecnologia e Trabalho).
- Vinuto, J. (2014). A Amostragem em Bola de Neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. *Temáticas*, 22(44), 203-220.