



A REAÇÃO DOS TRABALHADORES PLATAFORMIZADOS:

similitudes e diversidades entre as organizações de motoristas e entregadores

THE COLLECTIVE REACTION OF THE PLATAFORMED WORKERS:

similitudes and diversities between the organizations of drivers and deliverers

Murilo Carvalho Sampaio de Oliveira*

Gabriela Sepúlveda Sobrinho**

Miguel de Santana Soares***

RESUMO

Este texto realiza uma reflexão exploratória acerca da reação dos motoristas e entregadores de plataformas digitais às condições de trabalho que são submetidos. Adota como referência teórica para a concepção destas organizações, a experiência proposta por Thompson, numa abordagem interdisciplinar. Na primeira seção, descreve-se os caracteres do trabalho em plataformas digitais. Adiante, o foco é o registro das formas de organizações e ações dos trabalhadores em plataformas de transporte individual e de entregas, descrevendo cada um dos processos de organização coletiva. Na conclusão, apresenta-se uma análise comparativa entre as experiências coletivas desses trabalhadores, tomando como referência o modelo sindical tradicional.

* Professor Adjunto da Universidade Federal da Bahia (UFBA). Especialista e Mestre em Direito pela UFBA, Doutor em Direito pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Juiz do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 5ª Região. E-mail: murilocsoliveira@gmail.com

** Mestranda pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Advogada. E-mail: gabriela.sepulveda.08@gmail.com

*** Mestrando pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Servidor do Ministério Público Estadual da Bahia. E-mail: miguelsant.soares@gmail.com



Palavras-chave: plataformas digitais de trabalho; organização coletiva; motoristas de plataformas; entregadores de plataformas, reação dos trabalhadores.

ABSTRACT

This text conducts an exploratory reflection on the reaction of drivers and delivery men of digital platforms to the working conditions that are submitted. It adopts as theoretical reference for the conception of these organizations, the experience proposed by Thompson. In the first section, the characters of working on digital platforms are described. Next, the focus is on recording the forms of organizations of workers on platforms of individual transport and deliveries, describing the processes and experiences of collective organization. In conclusion, a comparative analysis is presented between the collective experiences of these workers, taking as reference the traditional union.

Key words: digital work platforms; collective organization; platform drivers; platform delivery men, workers reaction.

1 INTRODUÇÃO

As plataformas digitais estão, sobretudo com a aceleração e intensificação do uso dos meios digitais causado pela necessidade de distanciamento social por conta da pandemia do Covid-19, cada vez mais consolidadas como modelo empresarial, o que justifica a caracterização deste momento como “capitalismo de plataforma” (SRNICEK, 2018). Há um segmento destas plataformas que mediam - ou até governam - a venda de trabalho e serviço que são as plataformas digitais de trabalho (ALOSI; STEFANO, 2018), também categorizadas como *gig economy* (VALLAS; SCHOR, 2020), como uberização (ABÍLIO, 2020), como “empresas-plataforma” (AMORIM, 2021) ou até como economia do compartilhamento, apesar da incongruência desta última categorização como aponta Caldas (2021).

No bojo destas divergências conceituais e sem a proteção trabalhista resultante da classificação de “autônomo” ou de “parceiro” praticado pelas plataformas, os trabalhadores, em especial os grupos de motoristas e entregadores, estão em processo de



reconhecimento das suas identidades, organização de coletivos e associações e até na busca de criação e atuação como sindicatos formalizados. Isto porque, reunidos e na busca da defesa dos seus interesses como categoria, agem para conquistar melhores pagamentos, mais segurança contra a violência, proteção securitária e outras demandas.

Este texto aborda as organizações e ações dos motoristas e motofretistas/entregadores em face das plataformas digitais. Esta análise concentra-se nas formas de resistência empreendidas pelos trabalhadores de plataformas digitais, notadamente os motoristas e entregadores, os quais são vinculados, às empresas como Uber, 99, Cabify, no caso dos motoristas e Rappi, Ifood, Glovo, Loggi, no caso dos entregadores.

Convém explicitar o marco teórico adotado, inclusive como reforço da abordagem interdisciplinar e complementar à abordagem jurídica. Para compreender o processo de organização dos trabalhadores em plataforma digital e suas ações coletivas, na atualidade, toma-se a contribuição do historiador inglês Edward Palmer Thompson, que propôs a noção de experiência social enquanto conceito apto a apreender as dinâmicas e os processos de construção da classe operária inglesa no século XVIII (THOMPSON, 1974).

Thompson(1974) entende que a construção do ator coletivo classista não obedece a um esquema quase que matemático de interações entre inserção de tecnologia e massa de trabalhadores, resultando automaticamente em uma abstrata consciência de classe. A construção do ator coletivo, da organização classista laboral é tanto um fato da história econômica quanto um fato de história política e cultural.. Os sujeitos experimentam suas situações e relações produtivas determinadas - no caso dos motoristas e entregadores, considerando a pressão macropolítica e econômica, nitidamente demarcadas pelo modo de produção capitalista e reformulado pela inserção de modelos plataformizados de reprodução do capital - como necessidades, interesses e antagonismos, tratando essas experiências em sua consciência e sua cultura, agindo concretamente sobre elas, sobre sua situação determinada (THOMPSON, 1981).

A ideia de experiência social se constitui como uma base analítica, contexto, conjuntura e ambiente da construção dos processos organizativos bem como o espaço de



florescimento das ações e comportamentos coletivos, que são estruturados social e politicamente..

Sendo assim, a observação das experiências sociais concretas das ações coletivas dos trabalhadores em plataformas digitais permite entender a complexidade de sua realidade, percebendo seu comportamento nas mais diversas expressões, inclusive nas (aparentes) contradições, enquanto fenômeno histórico e dialético. “((THOMPSON,1974). Dessa forma a (auto) construção dos trabalhadores plataformizados enquanto atores coletivos, considerando suas organizações e ações coletivas, deve ser apreendida a partir das relações sociais produtivas em que estão inseridos, bem como os antecedentes, as tradições e sistemas de valores que compõem a formação dessa consciência organizacional.

Por conseguinte, este texto empreende uma reflexão exploratória dos comportamentos dos motoristas e entregadores nos espaços de organização coletiva, apreendendo essas experiências a partir de uma relação dialógica entre o ser social e a sua consciência, espaço de afirmação da práxis histórica. Na primeira seção, descreve-se os caracteres gerais do trabalho em plataformas digitais. Adiante na segunda parte, o foco é o registro das formas de organizações e ações dos trabalhadores em plataformas digitais de transporte individual e de entregas. Na conclusão, apresenta-se uma análise comparativa entre as experiências coletivas desses trabalhadores, tomando como referência o modelo sindical tradicional da relação de emprego.

2 O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS: MODELO DE NEGÓCIOS, PRECARIZAÇÃO E RESISTÊNCIAS

O primeiro percurso analítico para o entendimento das organizações coletivas dos trabalhadores em plataforma digital é justamente compreender , sem incorrer em superficialidade ou invisibilidades, os modelos de negócios das Plataformas Digitais de Transporte de Pessoas e o modelo de negócios das Plataformas Digitais de Entregas. As Plataformas Digitais, de modo geral, podem ser entendidas como um novo arranjo empresarial estruturado em tecnologias digitais (produção massiva de dados, algoritmos e simulacros de inteligência artificial), muitas vezes caracterizado como expressão da Quarta Revolução Industrial (SCHWAB, 2016).



Concomitantemente, são organizações econômicas alimentadas e impulsionadas pela financeirização (GROHMANN, 2018), numa lógica de máxima eficiência econômica que enseja uma série de externalizações dos fatores de produção, em especial a força de trabalho. Não à toa as plataformas atuam na abertura de novos mercados ou inserem-se agressivamente em mercados tradicionais, sobretudo, por meio de métodos de organização, gerenciamento e controle do trabalho que possibilitam a diminuição dos custos, além de forte subvenção do capital financeiro. Daí que é evidente que um modelo de negócio tipicamente capitalista com manifesto intuito lucrativo não pode ser classificado como economia do compartilhamento (WOODCOCK; GRAHAM, 2022).

Outra caracterização importante das plataformas digitais de trabalho é a ausência de percepção exatamente da real atividade promovida por estas empresas (FILGUEIRAS, 2021). Ultrapassando a autoclassificação das plataformas como “meras” intermediárias entre consumidores finais e prestadores de serviço, é importante descrevê-las como praticantes de uma governança privada sobre aquele ecossistema de relações, sobretudo as plataformas dirigentes (OLIVEIRA; CARELLI; GRILLO, 2022), tais como as Plataformas de Transporte de Pessoas e Plataforma de Entrega. A gestão “digital” viabiliza mais controle sobre os usuários do sistema, inclusive até manipulações por parte do sujeito que regula, de modo privado e muitas vezes opaco, como os usuários interagem. Por isso, Vallas e Schor (2021) qualificam algumas plataformas como “gaiolas digitais”, uma vez que há ali maior poder de controle e vigilância.

Não obstante esses traços mais gerais, verifica-se a existência de uma grande variedade de plataformas digitais, com diversas finalidades e modelos de negócios. Algumas plataformas, de fato, funcionam como intermediadoras entre prestadores de serviços e consumidores sem ingerir ou controlar o trabalho ali mediado, as quais são classificadas como plataformas digitais puras por Grillo, Oliveira e Carelli (2022). Outras plataformas, entretanto, exercem direção e controle, embora façam isso de modo ofuscado ou invisibilizado, sendo designadas como plataformas híbridas (OLIVEIRA; CARELLI; GRILLO, 2022). Ao governar (via direção e controle) a força de trabalho dos entregadores/motoristas, estas plataformas terminam por assalariar os trabalhadores, todavia sem responder pelos direitos e pela proteção trabalhista, as quais são compreendidas como Plataformas Dirigentes pela classificação supracitada .



Focando nas plataformas que exercem controle e direção, inclusive assim classificadas como plataformas digitais dirigentes (CARELLI; OLIVEIRA, 2021), as empresas estudadas neste texto constituem um modelo de negócio próprio e distinto dos modelos fordista e toyotista. Cuida-se de uma tendência em nível global de reconfiguração do conceito geral de empresa pela ampliação do processo de externalização da força de trabalho, como uma estratégia geral de acumulação flexível (HARVEY,).

Nesse modelo, promove-se a externalização dos setores, áreas, departamentos, fluxos e cadeias produtivas das empresas, as quais passam a se estabelecer através de uma rede de contratos que são geridos e controlados através de meios tecnológicos de comunicação e informática (SCHAWB, 2016). Numa perspectiva crítica e sem recair em fetiches, trata-se de um modelo empresarial plataformizado “enxuto” ou “austera” (SRNICEK, 2018), na medida em que o núcleo empresarial realiza uma função de governança dessa rede de contratos. Nesse sentido, a complexidade desse novo arranjo empresarial impõe a necessidade de alargar e reassentar a noção de empresa, definindo novas fronteiras para seus formatos e atuações (DE STEFANO, 2016).

3 ORGANIZAÇÕES E AÇÕES DOS TRABALHADORES EM PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRABALHO

No contexto de economia plataformizada e reconfiguração dos modelos de negócios gerou uma série de reflexos no mundo do trabalho, incidindo um aprofundamento do vetor precarizante em diversos setores (ROCHA; ABAURRE; PORTO, 2021). Os motoristas e entregadores vinculados a plataformas digitais são um exemplo paradigmático deste processo de exploração e precarização, atualmente vivenciado.

Como apontado em diversas pesquisas (ABÍLIO et al, 2020), os trabalhadores plataformizados vivem em condições laborais abaixo da proteção mínima constitucionalmente assegurada, porquanto muitos laboram em jornadas superiores à 44 horas semanais e recebem remuneração líquida (deduzidas as inúmeras despesas para o trabalho) próximas ou até inferiores ao salário mínimo para a jornada disponibilizada para



as plataformas. Neste contexto de precariedade social e insegurança por conta da violência, emergem organizações e ações dos trabalhadores em busca de melhores condições de trabalho junto às plataformas digitais contratantes.

Para analisar estas diferenças e similitudes no modelo de organizações e ações dos trabalhadores de plataformas digitais, notadamente os motoristas e entregadores, faz-se necessário não apenas o apontamento dos pontos coincidentes e divergentes da organização coletiva de cada categoria de trabalhadores, como também a análise dos fatores que desencadearam nas diferenças identificadas, tais como modelo de negócios da plataforma-contratante, perfil do trabalhador e a história associativa.

3.1 ORGANIZAÇÃO E AÇÃO COLETIVA DOS MOTORISTAS

As Plataformas de Transporte de Pessoas, como é o caso da Uber, na contramão do senso comum não podem ser entendidas como “disruptivas”, uma vez que não promoveram a exploração de um novo nicho de mercado ou inauguraram serviços ou produtos. realizaram, tão somente, a introdução de um modelo organizacional com base em tecnologia que promove eficiência, e profundos mecanismos de evasão às leis administrativas, fiscais e trabalhistas (PIRES, 2019). Dessa forma, promovendo uma ampla externalização de sua atividade, mantendo gerenciamento e controle de uma larga quantidade de mão de obra, com custos reduzido e remunerado por tarefa, oferecem preços mais competitivos em relação aos taxistas. A forma jurídica utilizada para regular a relação entre os motoristas e plataformas digitais híbridas são materialmente contratos de adesão, denominados pela plataforma como termo de adesão (OLIVEIRA, 2021).

Esse formato contratual, com natureza civilista, concretamente tem como objetivo negar a existência de uma prestação de trabalho assalariado subordinado e dependente. Na prática, a forma de contratação realiza uma evasão a legislação e proteção trabalhista, disfarçando e invisibilizando a existência de uma desigualdade entre as partes contratantes, que realiza a governança unilateral da rede externalizada de prestação de serviços por trabalhadores espalhados na multidão. Esse quadro jurídico ficto reforça o discurso difundido no senso comum de autonomia do trabalhador plataformizado, de liberdade econômica e de tempo, ou de uma atuação econômica de complemento da renda, o que não se comprova na prática.



No caso dos motoristas da Uber, dados obtidos em pesquisa empírica apontam para um trabalho realizado, em grande parte das vezes, em jornadas superiores a 8 horas diárias e 44 semanais, com remuneração inferior a 2 salários-mínimos (CARELLI; OLIVEIRA, 2021). Esses dados reforçam os encontrados por Pires (2019) na Cidade de Belo Horizonte, onde 25.96 % dos entrevistados trabalham entre 8 e 9 horas por dia, enquanto consideráveis 46.15% trabalhavam mais de 10 horas por dia. Além de uma jornada extensa, Elisa Pires identificou entre os motoristas por plataforma digital que 62.5% trabalham entre 6 e 7 dias por semana. Além disso, outro dado relevante sobre o perfil desses trabalhadores, é fato deles possuírem elevada escolaridade, muitos deles com qualificação de ensino superior e 65.36% dos entrevistados estão cadastrados em mais de uma plataforma de transporte, para obterem condições de se manter⁴.

A experiência social dos trabalhadores motoristas plataformizados se caracteriza por jornadas extensas, muitos deles qualificados, com alto grau de escolarização, desempregados, que recebem uma baixa contraprestação pelo serviço prestado (CARELLI; OLIVEIRA, 2021). Esse perfil, então, contraria o discurso e a publicidade daquelas empresas.

A atuação coletiva dos trabalhadores por plataforma digital é uma realidade constatada na existência de associações, grupos, movimentos, protestos, etc. Estes trabalhadores constituíram seus espaços de organização coletiva que têm crescido significativamente. O não negligenciável aumento das ações dos plataformizados é cotidianamente observável principalmente nos centros urbanos e nas zonas de maior inserção das plataformas digitais de trabalho, no caso dos motoristas, não são raras as manifestações no formato de “carreatas”. Além disso, sítios eletrônicos, redes sociais, aplicativos de mensagens instantâneas, são espaços de reiteradas manifestações desses trabalhadores, em um tipo de sindicalismo 4.0.

Gondim afirma que as experiências de organização dos trabalhadores por plataforma digital, incluindo os motoristas, apontam para o que ele chama de “estratégias de resistência improvisadas”, estabelecidas através de comunicação digital e encontros

⁴ PIRES, Elisa Guimarães Brandão. Aplicativos de transporte e o controle por algoritmos: repensando o pressuposto da subordinação jurídica. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito: Belo Horizonte, 2019



em espaços públicos (GONDIM, 2020). No entanto, essas ações têm apontado para caminhos de maior organização e com conteúdo mais definido. Por exemplo, em 8 de maio de 2019, os motoristas “parceiros” e “parceiras”, que trabalham nas principais plataformas digitais de transporte individual, como a Uber, Cabify, 99 e Lyft, organizaram uma manifestação mundial em busca de melhores condições de trabalho. A data escolhida pelos trabalhadores foi emblemática, considerando que a Uber no dia seguinte abriria seus papéis na bolsa de valores dos Estados Unidos. Os motoristas fizeram carreatas, protestaram na frente dos escritórios das empresas, além das ações em frente à bolsa de valores de Nova York. Em Los Angeles os motoristas desligaram os aplicativos por 24 horas. Em Birmingham, Nottingham, Glasgow e Londres os trabalhadores se “desconectaram” entre 7h e 16h. As manifestações envolveram em torno de 10 mil motoristas, alcançando cidades no Reino Unido, França, Estados Unidos, Austrália, Nigéria, Chile, Brasil, Costa Rica e Uruguai (MODA, 2019). Considerando as dimensões, a articulação e o fato de ter sido uma movimentação que extrapola as fronteiras nacionais, parece indicar que as organizações dos motoristas plataformizados demonstram maior maturidade nos espaços de disputa por direitos e defesa dos interesses dos representados.

Desde a chegada da UBER no Brasil em 2014, os espaços de organização coletiva dos(as) motoristas têm sido marcados pela diversidade, a saber: sindicatos, associações e coletivos de redes não institucionalizados (MACHADO, 2020).

No caso das associações, foram localizadas a Associação dos Motoristas Particulares e de Aplicativos do Rio Grande do Sul (AMPA-RS) e a AMASP, associação de São Paulo (MACHADO, 2020), além da Associação de Motoristas Particulares e Profissionais Autônomos do Estado da Bahia (AMPABA) e da Associação dos Profissionais de Transporte Individual Remunerado de Passageiros do Estado de Goiás (APTIGO) (CABRAL; PAULA, 2020).

. As associações profissionais cumprem o objetivo de promover espaço de solidariedade e compartilhamento de experiências, realizando importante papel na atuação coletiva dos trabalhadores, como foi caso da APTIGO, que mobilizou-se politicamente para pautar os interesses dos motoristas plataformizados no processo de regulamentação do serviço de transporte individual em plataformas digitais junto ao poder



municipal, seguindo a tendência dos processos de formação das organizações coletivas dos motoristas.

Os coletivos de redes não institucionalizados estão espalhados e difundidos por todo país, são organizações que se constituem através de plataformas de mensagens instantâneas, em “grupos” de Whats App, para diálogos, dicas e compartilhamento de informações úteis à dinâmica de trabalho cotidiano dos motoristas. Estes espaços de solidariedade são importantes para trabalhadores, servindo como forte elemento de comunicação e, muitas vezes, de recrutamento para as organizações institucionalizadas e ações de protesto. Lawrence Mello aponta para importância desses “espaços” nas experiências de resistência cotidiana das trabalhadoras terceirizadas em Porto Alegre, sobretudo para construção de estratégias de atuação coletiva, informações relativas a questões trabalhistas, ações de solidariedade e enfrentamento coletivo de opressões através da assistência mútua (MELLO, 2020).

Considerando as formas de organização, percebe-se uma tendência por parte dos(as) motoristas plataformizados pela institucionalização de suas organizações coletivas a partir de sua atividade, das características e condições comuns de trabalho, em referência a noção de categoria profissional da estrutura sindical brasileira (GONDIM, 2020). Ou seja, motoristas por plataforma digital organizam-se somente com motoristas, não havendo a criação de uma categoria genérica “trabalhador por aplicativo”. Essa tendência pode ser entendida como uma superação da dificuldade inicial de reconhecimento geográfico (MUÑOZ, 2020) dos trabalhadores uberizados, uma vez que a formação de entidades sindicais segue a necessária escolha por uma base territorial.

No cenário internacional, as entidades sindicais que organizam trabalhadores plataformizados, segundo Hannah Johnston e Chris Land-Kazlauskas (2018), citado por Kalil(2020), tem adotado prioritariamente 5 (cinco) estratégias de atuação. A primeira é a legal, através do litígio judicial buscam o enquadramento dos trabalhadores como empregados. A segunda estratégia é a atuação em conjunto com outras organizações, de preferência tradicionais, como é o caso das Guildas. A terceira estratégia tem por objetivo a construção de uma regulação do trabalho nas plataformas, como foi o célebre caso de Seattle, que possui legislação que permite a construção de negociações coletivas. A quarta



estratégia, considerando os diversos sistemas sindicais, consiste na busca por reconhecimento dos sindicatos tradicionais para a superação do modelo de ação sindical exclusivo de trabalhadores com contrato indeterminado. A quinta estratégia consiste na criação de sindicatos que representem trabalhadores precarizados ou com contratos atípicos, como é o caso do Reino Unido (KALIL, 2020).

No Brasil, o momento decisivo para a construção dos processos de organização sindical dos motoristas plataformizados foram os conflitos que envolveram regulamentação municipal e nacional das atividades de serviço de transporte terrestre, realizadas pelas plataformas digitais, a saber: Uber, 99 e outras. No caso de Salvador, analisando de forma exploratória as experiências do SIMACTTER/BA, a partir das suas redes sociais e notícias em jornais eletrônicos, a pauta da regulamentação da atividade foi decisiva para a formação e consolidação do organismo coletivo de trabalhadores.

A luta pela regulamentação das Plataformas de Transporte de Pessoas pelos sindicatos, uma vez que era fundamental para garantir a permanência dessas empresas plataformizadas de transporte, abriu margens para muito debate sobre a atuação dos motoristas. Nesse quadro, é relevante considerar que a inserção das plataformas se deu (e se alimenta dessa realidade) em um cenário de desemprego estrutural, representando a única fonte de renda de um volume significativo de trabalhadores. A defesa dos interesses da plataforma, de sua continuidade, foi uma tarefa imposta aos motoristas, em reiteradas e constantes manifestações em prol da legalidade do serviço.

O SINDTAPP promoveu uma Ação Civil Pública contra o município de Belém, pedindo a declaração de inconstitucionalidade do decreto municipal nº 92.017/18, uma vez que a entidade entende que a regulamentação faz exigências que inviabilizam a atividade dos motoristas (GONDIM, 2020). No caso do SIMACTTER/BA, o debate sobre a proibição da atividade dos motoristas por plataforma digital, em sede de legislação municipal, ensejou uma série de protestos, carreatas, manifestações e pressões aos vereadores. Na rede social do sindicato, espaço importante de comunicação do sindicato com a categoria, percebe-se aumento do volume de visualizações das postagens bem como de manifestações do sindicato na medida em que ocorreu a tramitação do projeto de lei municipal.



Além das lutas e mobilizações pela efetiva regulamentação municipal, garantindo a permanência das plataformas de transporte individual, os sindicatos mapeados atuam em questões estratégicas que envolvem as condições de trabalho dos seus representados, a saber: segurança dos motoristas, tráfego urbano, discutem descontos no preço do combustível, isenções e descontos de IPVA e recursos para multas de trânsito (GONDIM, 2020). Além dessas questões, que envolvem em larga medida o poder público, os sindicatos ambicionam negociar com as as plataformas de transporte o aumento da contraprestação “salarial”, condições de trabalho e, sobretudo, transparência no desligamento e suspensão arbitrária dos motoristas. Nesse caso específico, a atuação dos sindicatos é relevante, uma vez que presta assessoria jurídica para “reintegração” dos trabalhadores. O SIMACTTER/BA divulga frequentemente decisões favoráveis aos motoristas em ações cíveis de reintegração assessoradas pelo sindicato.

Machado (2020), analisando sindicatos e associações, entende que a atuação coletiva dessas organizações tem natureza preponderantemente assistencial, atuando de forma mais precisa no oferecimento de serviços, não realizando ações de representação coletiva dos trabalhadores. Além disso, Machado (2020) não identificou registros de experiências no Brasil de tentativas de negociação coletiva ou do estabelecimento de um código de condutas pelas plataformas digitais. No entanto, a observação das ações coletivas desses trabalhadores indicam um comportamento combativo, seja na esfera de cobrança por políticas públicas que impliquem melhoria nas suas condições de trabalho, ou no âmbito das relações estabelecidas com as empresas-plataformas, nos embates por reajuste nos preços das tarifas, implicando em maior contraprestação aos trabalho dos motoristas.

3.2 ORGANIZAÇÃO E AÇÃO COLETIVA DOS ENTREGADORES

As empresas que promovem a entrega de alimentos e coisas, assim como a de transporte de pessoas, também são apoiadas em uma lógica de precarização do trabalho, a qual é constantemente ofuscada por estratégias de marketing e pelo discurso do empreendedorismo. As empresas-plataformas, seja ela Uber, Rappi ou Ifood, se colocam como um meio de conexão entre o entregador e o consumidor final, sem qualquer relação com os “parceiros”, que realizam as entregas, os quais não possuem qualquer vínculo de



natureza trabalhista, tampouco de emprego com as plataformas digitais (DESGRANGES, 2020).

De acordo com as ofertas publicamente realizadas pelas plataformas de entrega de alimentos (UBERATS, 2021), o entregador figuraria enquanto um “parceiro” que, em verdade, se beneficiaria das plataformas para se conectar com eventuais clientes, os quais desejariam fazer o uso do serviço de entrega ofertado pelo entregador na plataforma (DUTRA; SEPÚLVEDA, 2020). Sendo assim, neste modelo de negócios, as empresas-plataformas pregam que estariam proporcionando aos empregadores um modo de se conectar com clientes e realizar entregas, sendo a plataforma responsável exclusivamente pela intermediação e conexão entre entregador-cliente-estabelecimento.

Destaca-se que a plataforma digital “Ifood”, uma das empresas-plataformas de entrega de coisas, além de se vincular ao entregador, no modelo de “parceria” descrito no parágrafo anterior também promove entregas através de outro entregador, denominado “entregador OL” (IFOOD, 2020). Este, diferentemente dos demais entregadores, é contratado por um “líder de praça” para realizar entregas em determinada localidade em um determinado turno, portanto, nesta modalidade o entregador não possui “liberdade” para eleger os horários de trabalho. Nesta modalidade, a administração dos turnos de trabalho e pagamento pelo tempo à disposição e entrega realizada são realizados pelos Operadores Logísticos, os quais devem repassar as entregas e as gorjetas pagas pelos clientes finais ao Ifood para os entregadores, conforme critérios que podem ser “livremente” acordados entre os Operadores Logísticos e seus entregadores.

Ultrapassando o discurso das “parcerias” e “empreendedorismo” realizados pelas plataformas digitais, verifica-se que os entregadores, como única alternativa de assalariamento diante do desemprego que assola o país, se cadastra nas plataformas digitais para realizar entregas (VIDAS ENTREGUES, 2021). Estes trabalhadores em determinados horários - supostamente eleitos a seu critério⁵ - fazem o “login” no sistema

⁵Frise-se que, apesar de existir um discurso de liberdade, estes trabalhadores possuem a sua jornada e local de trabalho indicados pela plataforma digital, a qual remunera o entregador por entrega realizada, de modo que se colocar a disposição em horários e locais com mais pedidos, torna-se fundamental para a remuneração do entregador. Inclusive, a própria plataforma Ifood em seu site indica os melhores locais de entrega: IFOOD. Melhores regiões para entregar de bike em São Paulo. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/dicas-ifood/melhores-regioes-para-entregar-de-bike-em-sao-paulo/>. Acesso em 18 de ago. de 2021.



da empresa-plataforma e a partir de então ficam disponíveis para receber chamados e ofertas de serviços de entrega, sendo então, remunerados a partir da quantidade de entregas realizadas⁶, podendo ser acrescida ainda gorjetas concedidas por aqueles que solicitam a entrega (IFOOD, 2021).

Nessa esteira, o entregador - que outrora era contratado com vínculo celetista como “motoboy” - apresenta-se como um empreendedor/parceiro, que possui uma jornada de trabalho flexível e arca com os riscos da atividade, inclusive no que diz respeito à saúde e segurança do trabalho e cuja principal afirmação identitária não é sua condição profissional, cidadã ou a titularidade de direitos, mas sim o credenciamento de um perfil em uma plataforma digital, conforme critérios, condições e prazos que sejam convenientes à própria empresa-plataforma, os quais podem ser inclusive, alterados unilateralmente ao longo da relação (DUTRA; SEPÚLVEDA, 2020).

Partindo deste contexto de negativa de direitos mínimos trabalhistas em que foram colocados os entregadores vinculados a plataformas digitais, em razão da ocultação da relação trabalhista, cujas condições ainda foram mais precarizadas pelo contexto da pandemia do vírus COVID-19 (ABÍLIO; ALMEIDA; AMORIM; CARDOSO; FONSECA; KALIL; MACHADO, 2020), este grupo de trabalhadores “toma consciência enquanto classe e se organiza em prol de melhores condições de trabalho”.

Neste sentido, em meio a pandemia do COVID-19, período no qual tornou-se evidente a essencialidade do serviço prestado pelos entregadores vinculados a plataformas digitais, os entregadores - em sua grande maioria homens, negros e jovens, com nível de instrução até o ensino médio (BRASIL, 2021) (FILGUEIRAS; LIMA, 2020) que necessitam vender sua força de trabalho para prover o sustento pessoal e familiar - a partir da experiência empírica e material se reconheceram enquanto classe de trabalhadores.

⁶Sobre a remuneração dos entregadores ver: MAIA, Maria Leonor Alves et al.. RELAÇÃO DA TAXA DE ENTREGA DE APLICATIVOS E A REMUNERAÇÃO DOS ENTREGADORES: UMA ANÁLISE DAS ENTREGAS INSTANTÂNEAS NO BRASIL. 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. Disponível em https://anpet.org.br/anais34/documentos/2020/Aspectos%20Econ%C3%B4micos%20Sociais%20Pol%C3%ADticos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Economia%20e%20Regula%C3%A7%C3%A3o%20dos%20Transportes%20I/3_145_AC.pdf. Acesso em 18 de ago. de 2021.



No caso específico dos entregadores por plataformas digitais, nota-se, com a visibilidade conferida pelo “breque dos apps” - grandes paralisações nacionais ocorridas em julho de 2020 que denunciaram a exploração desmedida da categoria⁷ - estes começaram a se organizar a partir de associações, coletivos, novos sindicatos e até mesmo terem suas pautas e trabalhadores englobados por Sindicatos já pré-existentes (GONDIM, 2020)⁸.

Conforme pesquisa exploratória de Gondim, no ano de 2019 foram mapeados nove sindicatos e nove associações representantes das categorias de motoristas e motofretistas que prestam serviços por meio de aplicativos, abrangendo predominantemente a base territorial de um Estado (GONDIM, 2020). Frise-se que, em que pese todos os movimentos buscarem “melhorias” para a categoria, não existe uma homogeneidade nas reivindicações (GALVÃO, 2020), existindo uma diversidade de pautas entre as associações, sindicatos e coletivos organizados.

Apesar de existirem divergências das reivindicações, dentro da heterogeneidade que qualquer movimento coletivo apresenta, pode-se elencar como principais pontos apontados pelos movimentos coletivos: (i) aumento do valor mínimo da entrega, (ii) o aumento do valor por Km percorrido, (iii) concessão do seguro de roubo, (iv) concessão do acidente e vida, (v) fornecimento de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs), (vi) auxílio-doença em caso de afastamento por contaminação pela Covid e o (vii) fim dos bloqueios e desligamentos indevidos (GOMES, 2020).

Logo, as reivindicações mapeadas são voltadas à garantia de condições mínimas de trabalho à categoria, as quais não são reconhecidas atualmente pelo enquadramento dos entregadores enquanto autônomos que, em verdade, se beneficiariam das plataformas digitais, como forma de promover o suposto serviço de entrega ofertado pelos entregadores.

⁷ Destaca-se que movimentos similares ao Breque dos Apps ocorreram ao redor de todo o globo, sendo registradas manifestações de entregadores de Plataformas Digitais em outros países da América Latina (DELGADO; CARVALHO, 2020)

⁸Em relação a inclusão das pautas dos entregadores de plataformas digitais por outros sindicatos, tem-se como exemplo a inclusão das pautas típicas dos trabalhadores via plataformas digitais pelo Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal do Estado de São Paulo (Sindimoto/SP), o qual existia antes mesmo das plataformas digitais para defender o interesse dos motociclistas e mototaxistas.



Para além das pautas apresentadas pelos movimentos coletivos, considerando as peculiaridades e características do labor exercido pelos trabalhadores vinculados às plataformas digitais, a dinâmica de organização e engajamento coletivo são diversos (DE CARVALHO; PEREIRA; SEPÚLVEDA, 2020). O modelo de negócios e realização do trabalho cotidiano não propicia uma interação física satisfatória entre esses trabalhadores (MUÑOZ, 2020). Isto é, apesar de existirem locais de espera para as corridas de entrega, como praças e Shoppings, a atividade dos entregadores das Plataformas Digitais é exercida de modo mais desterritorializada, sendo a relação dos trabalhadores com o espaço de trabalho diverso de outras categorias que se desenvolvem em um único espaço.

Dessa forma, considerando a natureza da sua atividade, os entregadores demonstraram criatividade em seus processos de luta ao utilizarem, para além das estratégias de mobilização presenciais, as redes sociais (WhatsApp, Telegram, Facebook, Instagram e Twitter) para ampliar a capacidade de mobilização da categoria e incidir junto à opinião pública, divulgando suas pautas e bandeiras de reivindicação. Frise-se que, em que pese a mobilização e a campanha ocorrer através das vias digitais a ação - tais como paralisações e levantes - ocorrem presencialmente em praças, avenidas e outros locais que gerem visibilidade à toda sociedade e despertem a opinião pública⁹.

Portanto, a organização e mobilização dos entregadores ocorre tanto pela via presencial, nos núcleos de espera para entrega, à exemplo de praças e shoppings, mas também se utilizam de artifícios tecnológicos, tais como as Redes Sociais.

Nota-se que os entregadores vinculados às plataforma digitais enfrentam dificuldades relacionadas à mobilização, ligadas principalmente ao próprio modelo de negócios das plataformas digitais. Em particular, uma dessas dificuldades é justamente a invisibilização destes trabalhadores como subordinados e dependentes, que lhe retira a condição de sujeito de direitos. Há também dificuldades relacionadas à dispersão dos trabalhadores que se deslocam por toda a cidade, embora haja momentos de encontro destes nos pontos improvisados como de “espera”, notadamente nos períodos que antecedem os horários de maior movimento de chamadas. Além disso, os relatos de

⁹ A título de exemplo, na cidade de Salvador uma das manifestações ocorreu com a ocupação da Avenida Antônio Carlos Magalhães, uma das principais vias da cidade (CORREIO, 2020)



sanções (bloqueios temporários e até definitivos) para os entregadores que participam de mobilização são expedientes que conspiram contra a organização coletiva.

4 CONCLUSÃO

Em síntese deste estudo exploratório inicial, evidencia-se que os motoristas e entregadores estão em intensa mobilização e ação para que sejam obtidas diversas melhorias nas suas condições de trabalho. Disto, constata-se que, em razão da falta de incidência das normas trabalhistas – seja pela incorreta classificação como autônomos ou pela ausência de lei específica –, há a necessidade do reconhecimento da representação coletiva e amplas lutas e pautas para que as condições do labor nessas plataformas sejam mais equalizadas. Se o modelo de trabalho platformizado se expande e alcança cada vez mais trabalhadores, sem nenhuma regulação e proteção, esse contingente de assalariados tende a reagir coletivamente para a defesa dos seus interesses contra assimetrias e excesso de poder das empresas.

A análise exploratória realizada indica a existência de uma dimensão de atuação das organizações coletivas dos motoristas e entregadores que supera a noção de eventos espasmódicos, eventuais e espontâneos. Os trabalhadores platformizados no bojo de suas experiências sociais cotidianas, marcadas pela exploração, seja diante das empresas platformizadas e seus modelos de negócio de extrema intensidade e extração eficiente de lucros, seja pela ação e omissão da atuação do Estado, negando a proteção constitucional trabalhista, demarcam oposições e realizam enfrentamento concreto a partir da (auto) construção consciente de sua condição de sujeitos coletivos.

Em que pese algumas associações e sindicatos serem bastante claros ao afirmar que não desejam o reconhecimento do vínculo de emprego, é possível correlacionar algumas das pautas de reclames dos motoristas e entregadores com pautas típicas de trabalhadores em busca dos eixos centrais da proteção trabalhista da relação empregatícia. Isto é, apesar de não partirem do pressuposto da necessidade de um reconhecimento de vínculo, algumas pautas podem ser associadas à proteção trabalhista típica da relação de emprego.

O pleito de valor ou tarifa mínimo, por exemplo, assemelha-se ao salário mínimo, todavia ajustado ao modelo de salário por tarefa (OLIVEIRA, 2021) e não salário por



tempo. A luta pelo “seguro” também se equipara à proteção previdenciária, a qual é obrigação consectária da relação de emprego. Já as pretensões relativas aos bloqueios e punições também podem ser entendidas como o direito ao trabalho, como a manifestação do princípio da continuidade e sobretudo como o direito de não ser arbitrariamente despedido.

No entanto, outras pautas, levantadas principalmente pelos motoristas vinculados a plataformas digitais, são bem distintas e pouco relacionadas com as pautas de empregados. Exemplos são os reclames acerca da segurança dos motoristas e tráfego urbano, descontos no preço do combustível, isenções e descontos de IPVA e recursos para multas de trânsito. Em suma, os motoristas têm reclames direcionados não apenas à plataformas-contratantes como também ao poder público, relacionados à concessão de benefícios e regulamentação da atividade.

Já os entregadores possuem pautas que estão mais vinculada, ainda que indiretamente, ao reconhecimento da relação de emprego. Sobre o modelo de organização dos trabalhadores, infere-se, em termos gerais, que os motoristas empreenderam esforços para criar novas associações e movimentos, embora haja no sistema sindical brasileiro a representação de “motoristas profissionais” empregados como categoria diferenciada (vide artigo 235-A e seguintes da CLT) ou mesmo a permissão da mesma CLT (art. 511) para se criar organização sindical de trabalhadores autônomos.

Para os entregadores, cuja parcela significativa da categoria já teve experiência ou vivência trabalhista como empregado (ainda que terceirizado), verifica-se maior aproximação e organização via os sindicatos já existentes. Isso não elimina a existência de movimentos específicos como aquele dos entregadores antifascista, mas é indicativo de que, para essa categoria, a ação sindical é um campo de luta mais recorrente.

Em ambas as categorias, os trabalhadores destas plataformas digitais reclamam direitos (empregatícios ou não) e proteção social, insurgindo-se contra a condição desprotegida de parceiros ou autônomos imposta pelas empresas. Logo, as organizações e ações coletivas daqueles trabalhadores recusam, em geral, uma clássica regulação civilista baseada na equivalência dos contratantes e na autonomia da vontade individual.



Se algumas associações e movimentos não conclamam pela regulação trabalhista do contrato de emprego, é indubitável que seus reclames são norteados por pautas de proteção aos trabalhadores em plataformas, sendo buscada a proteção deste grupo pela regulação trabalhista, com a incidência da legislação vigente ou nova legislação, ou até mesmo pela elaboração de instrumentos jurídicos de negociação coletiva. Em qualquer cenário, o texto constitucional e seu projeto de valorização do trabalho (ou trabalhador) apresenta-se como guia ou farol nestas trilhas a serem desbravadas.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. *Revista Estudos Avançados*, 34 (98), 2020.
- ABÍLIO, Ludmila. C.; ALMEIDA, Paula. F.; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana. C. M.; FONSECA, Vanessa. P.; KALIL, Renan. B.; MACHADO, Sidnei. Relatório Parcial de Pesquisa. Condições de trabalho em empresas de plataforma digital: os entregadores por aplicativo durante a Covid-19. São Paulo: REMIR, 2020. 11 p
- ALOISI, STEFANO. European legal framework for “digital labour platforms. 2018. Disponível em https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112243/jrc112243_legal_framework_digital_labour_platforms_final.pdf/. Acesso em 03 de setembro de 2022.
- CALDAS, Josiane. A Economia Compartilhada e a Uberização do Trabalho: utopias do nosso tempo? Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2020.
- CARELLI, Rodrigo de Lacerda; OLIVEIRA, Murilo Carvalho de Sampaio. As Plataformas Digitais e o Direito do Trabalho. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021.
- CORREIO. Por melhores condições, entregadores ocupam avenidas de Salvador Disponível em <https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/por-melhores-condicoes-entregadores-ocupam-avenidas-de-salvador/>. Acesso em 03 de setembro de 2022.



DE STEFANO, Valerio. The Rise of the "Just-in-Time Workforce": On-Demand Work, Crowdfwork, and Labor Protection in the "Gig Economy". International Labour Office, Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch. Geneva: ILO, 2016.

DE CARVALHO, Felipe Santos Estrela, PEREIRA, Sullivan dos Santos, SEPÚLVEDA, Gabriela. #BrequeDosApps e a organização coletiva dos entregadores por aplicativo no Brasil. Revista Jurídica Trabalho E Desenvolvimento Humano, 3, 2020.

DELGADO, Gabriela Neves; CARVALHO, Bruna. Breque dos Apps: direito de resistência na era digital. 27 de jul. de 2020 Disponível em

<https://diplomatie.org.br/breque-apps-direito-de-resistencia-na-era-digital/>.

Acesso em 03 de set. de 2022

DESGRANGES, Nina. Os algoritmos do empreendedorismo: a plataformização do trabalho de entregadores de iFood. Pensata: Revista dos Alunos do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UNIFESP, v. 9, n. 2, 2020.

DUTRA, Renata. *Direito do trabalho: uma introdução político-jurídica*. Belo Horizonte: RTM, 2021.

DUTRA, Renata Queiroz; SEPÚLVEDA, Gabriela. O TRABALHO NOS APLICATIVOS DE ENTREGA DE MERCADORIAS: a desconstrução do sujeito de direitos trabalhistas. REI - REVISTA ESTUDOS INSTITUCIONAIS, [S.l.], v. 6, n. 3, p. 1230-1252, dez. 2020. ISSN 2447-5467. Disponível em:

<<https://www.estudosinstitucionais.com/REI/article/view/494/597>>. Acesso em: 03 set. 2022. doi:<https://doi.org/10.21783/rei.v6i3.494>.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo. "É tudo novo", de novo: as narrativas sobre grandes mudanças no mundo do trabalho como ferramenta do capital. São Paulo: Boitempo, 2021. E-book.

GALVÃO, Andréia. A greve e as perspectivas do movimento entregadores. A Terra é Redonda, São Paulo, 14 de jul. de 2020. Disponível em:

<https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/sindicalismo/189-a-greve-e-asperspectivas-do-movimento-entregadores>. Acesso em: 03 set. 2022.



GOMES, Bruna. ABET (2020). Entregadores de aplicativos: condições de trabalho e organização coletiva. Associação Brasileira de Estudo do Trabalho: Entrevista exclusiva com Andréia Galvão, Luci Praun, Ludmila Abílio e Marco Santana. 17 de jul. de 2021. Disponível em <http://abet-trabalho.org.br/entregadores-de-aplicativos-condicoes-de-trabalho-e-organizacao-coletiva-entrevista-exclusiva-com-andreia-galvao-luci-praun-ludmila-abilio-e-marco-santana/> . Acesso em 03 de set. de 2022

GONDIM, Thiago Patricio. A Luta por Direitos dos Trabalhadores “Uberizados”: apontamentos iniciais sobre organização e atuação coletivas. Mediações - Revista de Ciências Sociais, [S.L.], v. 25, n. 2, p. 469-487, 25 ago. 2020.

Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/39594>.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. Revista Eptic, São Cristóvão, SE, v. 21, n. 1, p. 106-122, 2020. Disponível em

<https://revec.revistas.ufs.br/index.php/epitic/article/view/12188>. Acesso em 16 dez 2020.

JOHNSTON, Hannah; LAND-KAZLAUSKAS, Chris. Organizing on-demand: Representation, voice, and collective bargaining in the gig economy. Geneva: International Labour Organization, 2018.

IFOOD. Como funciona a relação do iFood com o entregador?

Disponível em <https://news.ifood.com.br/como-funciona-a-relacao-do-ifood-com-o-entregador/> , Acesso em 02 de setembro de 2022

FILGUEIRAS, Vitor; LIMA, Uallace Moreira . Projeto Caminhos do Trabalho: tendências, dinâmicas e interfaces, do local ao global. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2020. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Aplicativos-no-Brasil.pdf>. Acesso em: 03 set.2022

HARVEY,

KALIL, Renan Bernardi. ORGANIZAÇÃO COLETIVA DOS TRABALHADORES NO CAPITALISMO DE PLATAFORMA. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 2, p. 79-93, ago./nov. 2020.



MACHADO, Sidnei. Representação coletiva dos trabalhadores em plataformas digitais. In: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da (org.). Futuro do Trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade. Brasília, ESMPU, 2020).

MELLO, Lawrence Estivalet de. Crise do contrato de trabalho e ilegalidades expandidas. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, 2020.

MODA, Felipe. Os uberizados brasileiros voltam à luta. Outras palavras. São Paulo, 30 set. 2019.

MUÑOZ, Francisco Andrés Alle. El difícil ejercicio de los derechos colectivos en el trabajo mediante plataformas digitales. Revista Internacional y Comparada de RELACIONES LABORALES Y DERECHO DEL EMPLEO, 2020.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. Revista Direito e Práxis, v. 11, n. 4 (2020)

OLIVEIRA, Murilo. DEPENDÊNCIA ECONÔMICA E PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRABALHO: DESVENDANDO AS ESTRUTURAS DA PRECIFICAÇÃO E ASSALARIAMENTO POR MEIOS DIGITAIS. Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito, [S. l.], v. 31, n. 1, 2021. DOI: 10.9771/rppgd.v31i1.45523. Disponível em:

[//periodicos.ufba.br/index.php/rppgd/article/view/45523](http://periodicos.ufba.br/index.php/rppgd/article/view/45523). Acesso em: 8 set. 2021.

PIRES, Elisa Guimarães Brandão. Aplicativos de transporte e o controle por algoritmos: repensando o pressuposto da subordinação jurídica. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Direito: Belo Horizonte, 2019

ROCHA, Cláudio Janotti da; ABAURRE, Helena Emerick; PORTO, Lorena Vasconcelos. O Mundo do Trabalho e a 4ª Revolução Industrial: Homenagem ao Professor Márcio Túlio Viana. vol. 2. 1 ed. São Paulo: Tiranto Lo Blanch Brasil, 2021

SCHWAB, Klaus. A Quarta Revolução Industrial. São Paulo: Edipro. 2016.

SRNICEK, Nick. Capitalismo de plataforma. Trad. Aldo Giacometti. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Caja Negra, 2018.



THOMPSON, E. P. A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

THOMPSON, Edward Palmer. A formação da classe operária inglesa, volume I: a árvore da Liberdade. São Paulo: Paz e Terra, 1987.

UBEREATS. Faça entregas pelo app do Uber Eats. Disponível em :

https://www.uber.com/br/pt-br/deliver/?_ga=2.102581889.1082399902.1629190621-790504862.1629054682&_gac=1.158136648.1629190621.Cj0KCQjwvO2IBhCzARIsALw3ASocE39ByrJ13j_ZWy-3XzR9oBNgARreonVysD8BzwFvlpfOQrqsSIMaAv2fEALw_wcB. Acesso em 15 de ago. de 2021

VALLAS, Steve; SCHOR, Juliet. What Do Platforms Do? Understanding the Gig Economy. *Annual Review of Sociology*, v. 46, n. 1, 2020. Disponível em:

<https://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev-soc-121919-054857>.

Acesso em: 05 ago 2021.

WOODCOCK, Jamie; GRAHAM, Mark. Economia GIG: uma abordagem crítica. São Paulo, Editora SENAC, 2022