

MOTORISTAS E ENTREGADORES EM LUTA CONTRA A UBERIZAÇÃO: O CASO DO COLETIVO INDEPENDENTE DE TRABALHADORES EM APP'S (CITA)

MARTÍN ANDRÉS MOREIRA ZAMORA

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL (UFRGS)

Agradecimento à órgão de fomento:

Não procede

MOTORISTAS E ENTREGADORES EM LUTA CONTRA A UBERIZAÇÃO: O CASO DO COLETIVO INDEPENDENTE DE TRABALHADORES EM APP'S (CITA)

1 Introdução

Desde a crise do fordismo e o advento do padrão de acumulação flexível (HARVEY, 2010), as novas formas de organização do trabalho direcionam-se para a flexibilização de vínculos e a erosão da reposição da força de trabalho. Essa tendência se verificou na redução de trabalhadores nas organizações e imposição do trabalho polivalente, o aumento da produção por meio da intensificação do trabalho, do aumento da jornada ou ainda pela inserção de tecnologias que aumentam a produtividade ao mesmo tempo que poupam força de trabalho. Junto a esse expediente, observa-se o uso de contratações de vínculos flexíveis e que gozam de menor proteção da legislação trabalhista, como é o caso da terceirização, do trabalho autônomo ou da pejotização (ANTUNES, 2018).

Nessa esteira, a uberização do trabalho vem se destacando na última década. No Brasil, a uberização surgiu como alternativa para a falta de emprego ou como complemento de renda, num contexto de crescimento do desemprego e da inflação. Um estudo do IPEA (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2022) apresenta dados sobre os motoristas por aplicativo, entregadores de mercadorias com motocicletas, mototaxistas e outros. Em 2021, aproximadamente, 1,5 milhão de pessoas exerciam trabalho uberizado no setor de transportes – 61,2% motoristas por aplicativo, 20,9% entregadores com motocicleta, 14,4% mototaxistas e 3,5% entregadores com outros meios de transportes. Entre 2016 e 2021, o crescimento desse trabalho apresentou índices de mais de 1000% no caso dos entregadores e mais de 70% no caso dos motoristas. O cenário de emergência sanitária ocasionado pela pandemia de Covid-19 impediu muitos motoristas de trabalhar, seja pelo medo à doença ou pela queda da demanda por transporte de pessoas, e alçou os entregadores como responsáveis por transportar mercadorias enquanto grande parte da população precisava ficar em isolamento social. Apesar disso, os rendimentos de motoristas e entregadores encontravam-se em franca deterioração, dados os frequentes aumentos do preço dos insumos como os combustíveis ou o aumento do custo de vida (ALVARENGA, 2022) As organizações proprietárias das plataformas mantiveram congelado o preço do trabalho – das corridas ou das entregas – achatando o poder de compra dos trabalhadores.

Esse contexto contribuiu para a formação de um descontentamento que começa a buscar meios de organização. Os trabalhadores uberizados começaram a perceber que, apesar do discurso de “parceria” ou fomento ao empreendedorismo em que a plataforma apenas vincula ofertantes e demandantes, a realidade é que estas organizações controlam o preço do trabalho, a carteira de clientes e o vínculo à plataforma, facultando-se a possibilidade de desligar um trabalhador sem direito à ampla defesa ou qualquer justificativa. Tal descontentamento desencadeou-se na formação de organizações de apoio mútuo protagonizadas pelos motoristas e entregadores por aplicativo.

Essas organizações podem ser compreendidas em três categorias, a partir das suas táticas de luta: a) coletivos informais por afinidade, geralmente vinculando a participação a alguma rede social, com o objetivo de cuidado mútuo; b) as organizações formais, geralmente na forma de associações, que oscilam entre o apoio mútuo e a assimilação de pautas de defesa da categoria, e; c) as organizações que reconhecem os motoristas e entregadores como trabalhadores, assimilando pautas sindicais e, em alguns casos, classistas. No primeiro caso, cria-se um grupo de trabalhadores escolhido por afinidade cujo objetivo é prestar apoio aos membros nas suas necessidades mais imediatas. É o caso de grupos que se apoiam em caso de acidentes ou sinistros, que repassam informações sobre o trânsito ou ainda em quais lugares é mais barato adquirir certos insumos. O segundo grupo é formado por grupos que eram informais e devido à necessidade de negociar com o poder público, decidiram assumir uma personalidade jurídica na forma de associação. O terceiro grupo diz respeito a organizações que assimilam táticas sindicais com uma pauta de reivindicações direcionada às organizações proprietárias das plataformas. Entre as reivindicações encontram-se pautas salariais e de me-

lhores condições de trabalho. Algumas dessas organizações reivindicam o seu reconhecimento como sindicato da categoria.

O Coletivo Independente de Trabalhadores de App's (CITA) é uma organização fundada por motoristas e entregadores que vendem a sua força de trabalho às organizações detentoras de aplicativos (Uber, Ifood, 99Pop, Rappi, etc). A sua atuação é regional, tendo por foco a região metropolitana de Porto Alegre. O CITA, apesar de ser um pequeno coletivo, teve um papel ativo na construção do Breque dos App's na Grande Porto Alegre, contribuindo junto a outras organizações e indivíduos na mobilização dos atos e protestos, participando das articulações de caráter nacional e internacional, servindo como um elo entre as reivindicações destes e a organização da luta cotidiana longe dos grandes centros urbanos.

A partir do caso do CITA e utilizando o método do estudo de caso ampliado (BURAWOY, 1998), o objetivo do presente trabalho é discutir a relevância das pequenas organizações na construção de protestos massivos e como estas organizações contribuem para a luta em defesa dos direitos dos trabalhadores por aplicativo e contra a uberização do trabalho. Compreender as dinâmicas de cada tática na formação de relações de consentimento e resistência dos trabalhadores à uberização do trabalho contribuirá para o entendimento das novas formas de organização do trabalho e as transformações na relação destas inovações com a sociedade, contribuindo ainda para o desenvolvimento dos estudos do trabalho na área de Estudos Organizacionais.

2 Marco teórico

A fundamentação teórica deste trabalho se divide em dois blocos. O primeiro diz respeito à uberização do trabalho, dialogando com os principais conceitos para melhor compreender o fenômeno analisado. No segundo bloco, apresenta a organização dos trabalhadores na luta contra a uberização do trabalho.

2.1 A uberização do trabalho

Por se tratar de um fenômeno recente, não há consenso entre os autores sobre como denominar e qual deve ser o recorte que explica o crescimento dos trabalhos organizados por meio de aplicativos. Entretanto, três conceitos se destacam: *gig economy*, plataformação e uberização.

Gig economy é, sem dúvida, o conceito mais utilizado na literatura internacional (GANDINI, 2019; LEHDONVIRTA, 2018; WU *et al.*, 2019) assim como em muitos trabalhos de pesquisadores brasileiros e latino-americanos (MANRIQUEZ, 2019; PIRES; PINTO, 2020). O termo *gig* é um jargão que se origina no trabalho dos músicos norte-americanos. Como os shows das bandas aconteciam em datas específicas, o músico agendava seus eventos e ficava boa parte da semana sem trabalho, o que o obrigava a permanecer em busca de novas atividades remuneradas. Assim, *gig* era uma denominação coloquial para o que depois ficou conhecido como *freelance*, ou seja, a realização de trabalhos esporádicos, sem vínculo empregatício (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2021; WOODCOCK; GRAHAM, 2020).

Para Woodcock e Graham (2020) o termo *gig economy* refere-se a mercados de trabalho que se caracterizam por realizar contratações de forma independente por meio de plataformas digitais. Trata-se de uma oferta de trabalho contingente, ou seja, uma contratação casual e momentânea que pode ter tempo de trabalho variável e pouca segurança laboral, remunerado com base no salário por peça. Para os autores, denominações mais comuns como freelancer ou trabalhador temporário se referem a um leque mais vasto de atividades que não são, necessariamente, mediadas por plataformas digitais. A plataforma não é apenas uma ferramenta, mas a base digital sobre a qual é construída a organização que a detém. Ao reunir a oferta e a procura de mão de obra, a gestão do trabalho temporário se dá numa dimensão muito maior. O rápido crescimento da *gig economy* tornou-se um símbolo da mudança no mundo do trabalho. Se é possível que a flexibilidade deste novo tipo de arranjo

laboral possa beneficiar alguns trabalhadores, também é possível perceber suas mazelas como a baixa remuneração, a precariedade, condições de trabalho estressantes e perigosas, além de não possuir proteção social.

Tal descrição denota que o conceito de *gig economy* se refere a uma dinâmica própria dos países capitalistas centrais, especialmente os Estados Unidos e a Europa. Nas economias dos países periféricos, como é o caso do Brasil, o mercado de trabalho sempre conviveu com altas taxas de informalidade, o que retira sentido pensar a “economia dos bicos” como um fenômeno emergente. Como apontam Abílio, Amorim e Grohmann (2021), a utilização desse conceito para descrever a realidade brasileira, trata-se de uma importação que ofusca relações laborais presentes no cotidiano dos trabalhadores desde antes da chegada das plataformas digitais.

O conceito de plataforma é oriundo dos estudos de plataformas, destacando-se o trabalho dos pesquisadores holandeses Poell, Nieborg e Van Dijck (2020). Para esses autores, a plataforma deve ser vista como o conjunto formado pela empresa, pelo software e pela infraestrutura digital. Eles definem a plataforma como “a penetração de infraestruturas, processos econômicos e estruturas governamentais de plataformas em diferentes setores econômicos e esferas da vida” o que altera e reorganiza as “práticas e imaginações culturais em torno de plataformas” (POELL; NIEBORG; VAN DIJCK, 2020, p. 5). Significa, portanto, uma crescente dependência dos mecanismos de plataforma em diferentes setores da vida que acabam modificando aspectos sociais e culturais, mesmo que parcialmente. Grohmann (2020, p. 113) argumenta que os trabalhos por plataformas apresentam características distintas. Para diferenciá-los aponta a seguinte classificação: a) plataformas que requerem o trabalhador em uma localização específica (como no caso dos motoristas e entregadores); b) plataformas que intermedeiam a realização de microtrabalhos ou *crowdwork* (caso da Amazon Mechanical Turk) e c) plataformas de intermediação de freelancers (caso da GetNinjas).

O conceito de uberização surge a partir da expansão da empresa Uber por diversos países do globo, o que o popularizou sendo utilizado amplamente pela literatura acadêmica em diversas línguas. Como a plataforma, a uberização denota um processo e por isso, é seguidamente acompanhada por um complemento (uberização do trabalho, uberização do campo etc.). No Brasil, o conceito ganhou força a partir dos trabalhos de Abílio (ABÍLIO, 2019, 2020a, 2020b). De acordo com a autora, a uberização é uma “tendência de reorganização do trabalho que traz novas formas de controle, gerenciamento e subordinação” que não se inicia com o surgimento da Uber e também não se restringe ao trabalho organizado por esta. Trata-se de uma nova forma de gestão, organização e controle do trabalho “que se afirma como tendência global no mundo do trabalho” (ABÍLIO, 2019, p. 2). Embora a autora reconheça que as plataformas digitais são vetores de reorganização do trabalho, argumenta que a uberização do trabalho só é possível por ser resultado de processos globais que envolvem transformações na organização do trabalho que se encontram em curso há décadas.

A uberização do trabalho é um fenômeno recente, que se encontra em expansão, podendo apresentar mudanças importantes na sua configuração até se tornar um modelo hegemônico. Contudo, algumas características centrais já podem ser delineadas como: (1) a radicalização da flexibilidade da força de trabalho, formando um trabalhador *just-in-time*, com jornada de trabalho indefinida e sempre disponível; (2) o vínculo de trabalho frágil, através do perfil cadastrado, com a redução da remuneração ao tempo efetivamente trabalhado e por produção (salário por peça); (3) a gestão do trabalho por meio de algoritmos alimentados pela participação dos clientes e que logo executam punições e recompensas; (4) a exigência de que a venda da força de trabalho venha acompanhada de uma parte dos meios de produção (ZAMORA; MEIRA, 2022).

No presente trabalho, optar-se-á pelo conceito de uberização por entender que o fenômeno analisado não se explica apenas pela dependência do uso de plataformas. O controle algorítmico do trabalho por meio de plataformas permite expandir significativamente a gestão do trabalho disperso, contudo, outras experiências de controle do trabalho em condições semelhantes evidenciam que tais tecnologias são importantes mas não são determinantes. O foco na plataforma permite que o fenômeno estudado seja analisado por uma visão associada ao determinismo tecnológico. Além disso, é

preciso destacar que nem todo trabalho por plataformas é uberização do trabalho. Assim a plataformização descreveria diversos trabalhos que têm no uso da plataforma o elemento de unidade, mas apresentam lógicas diferentes no processo de trabalho, na forma de controle da organização sobre este e até no processo de valorização e de apropriação do excedente econômico.

O trabalho uberizado situa-se no âmbito do processo de valorização capitalista, em que produção de mercadorias significa produção de valor excedente. Todo processo de trabalho define uma capacidade de trabalhar, de indivíduos ou grupos, para produzir valores de uso. Sob o capitalismo, valores de uso convertem-se em valor (de troca), uma vez submetidos à circulação no mercado (MARX, 2013). A capacidade humana de trabalhar é incorporada a um processo produtivo em que o valor se destina, sobretudo, à apropriação capitalista. Aqui operam processos correlatos de controle que integram a necessária autodisciplina e conhecimentos específicos de cada atividade. O controle sobre o trabalho envolve uma mistura de repressão, familiarização, cooperação e cooptação, elementos que são organizados não apenas no local de trabalho, mas na sociedade como um todo (HARVEY, 2010).

A subsunção do trabalho à dinâmica capitalista define uma configuração específica do processo de trabalho. Para Burawoy (1979), o ato de produzir bens está diretamente conectado à produção e reprodução de relações sociais. Ao se envolver na produção, homens e mulheres geram um mundo de aparências, a forma como vivem e assimilam suas condições de existência, o que pressupõe percepções da relação real, mas também de uma relação imaginária. Essa relação imaginária não se encontra em oposição ao real, bastando apontá-la como falsa, mas compõe o real e, principalmente, tem consequências nele. Não se trata de uma falsa consciência, mas de uma consciência que surge a partir da reflexão do aparente.

Para explicar a produção de consentimento entre os trabalhadores e as metas estipuladas pela gerência, Burawoy (1979) utiliza-se da metáfora de “jogo”. Para o autor, o estabelecimento de níveis a serem atingidos pode ser visto pelos trabalhadores como um desafio. Assim, torna-se mais fácil manter o foco na tarefa e a percepção do tempo de trabalho é a de que passa mais rápido, ou seja, torna-se menos entediante. Esse e outros rituais no local de trabalho, junto com o sistemas de pagamento de gratificações por meio de metas, contribuíam para que, na aparência, os interesses dos trabalhadores e da corporação estivessem alinhados. Apesar de contar com certa proteção ao despotismo do mercado, as relações sociais que constituem o processo de trabalho atuam para a produção de consentimento no chão de fábrica.

Dessa forma, o argumento de Burawoy (1979) é que, no período por ele analisado, é possível descrever um movimento de um regime de características mais despóticas no interior da fábrica, com a extração do esforço dos trabalhadores por meio da coerção e do medo para um regime hegemônico, ou seja, para uma extração do esforço pela organização do consentimento com o uso eventual da força. O autor destaca que nas organizações produtivas sempre houve coexistência entre coerção e consentimento, mas a proporção relativa e a articulação das mesmas sofrem variações importantes e, na sua pesquisa, encontrou elementos que permitiram apontar a predominância do consentimento com a coerção como apoio secundário.

Essa mudança no regime de produção se expressou por meio do desenvolvimento de um mercado de trabalho interno que privilegiava a antiguidade dos empregados e, portanto, formava operários interessados na longevidade da empresa, e no que chamei de estado interno, cujo sistema de reivindicações (grievance machine) constituiu empregados com direitos e obrigações, ao mesmo tempo que os aparatos de negociação coletiva coordenavam os interesses dos trabalhadores e dos gerentes (BURAWOY, 2017, p. 102).

Em trabalho posterior, Burawoy (1985) vai argumentar que no final da década de 1970, as transformações na lógica de acumulação de capital em escala mundial deslocam a política da produção de um regime hegemônico para um regime de despotismo hegemônico. De acordo com o autor, o deslocamento da acumulação de capital da esfera nacional para a esfera global diminuiu a capacidade de intervenção estatal, tornando-a menos relevante para a determinação de mudanças no proces-

so de trabalho assim como no processo produtivo em geral. Dada a sua maior autonomia, o capital tenta contornar ou minar as restrições do então regime hegemônico, ao mesmo tempo em que adota características que fomentam a cooperação dos trabalhadores.

Entre as condições que contribuíram para o surgimento de um novo despotismo, destaca-se a maior facilidade de transferir capital de um país para outro – aproveitando bolsões de trabalho barato nos países periféricos e nas periferias dos países capitalistas centrais, a fragmentação dos processos de trabalho, nos quais diversos componentes podem ser produzidos e agrupados em diferentes lugares e as mudanças na indústria de transportes e de comunicações. Além disso, o regime hegemônico buscou associar os interesses dos trabalhadores com os interesses dos seus empregadores incorporando o poder da classe trabalhadora na fábrica. Essa estratégia junto com o crescimento do individualismo se tornou um imprevisto com o qual os trabalhadores encontraram dificuldade de apresentar alternativas.

Burawoy (1985) destaca que o despotismo hegemônico não é uma mera retomada do regime despótico. Não se trata de uma tirania arbitrária do capital sobre os trabalhadores individuais, embora isso também aconteça. O novo despotismo é a tirania racional da mobilidade do capital sobre o trabalhador coletivo, isto é, a reprodução da força de trabalho está novamente vinculada ao processo de produção, mas essa vinculação ultrapassa o nível individual. A vinculação ocorre no nível da empresa, de uma região ou mesmo de um Estado-nação. O autor ilustra essa afirmação argumentando que o medo de ser demitido é substituído pelo medo da fuga de capitais, fechamento de fábricas, transferência de operações para outros lugares seguido do abandono do parque produtivo. Dessa forma, a coordenação entre os interesses dos trabalhadores e os interesses dos capitalistas é mantida e reforçada. Se no regime hegemônico as concessões do trabalho ao capital eram feitas com base na expansão do lucro, agora são feitas com base na lucratividade relativa de um capitalista em relação a outro, ou seja, o custo de oportunidade. Assim, a referência primária não é mais o sucesso da empresa de um ano para outro, mas a taxa de lucro que pode ser obtida em outro lugar.

Os estudos de Burawoy podem ser úteis para compreender o processo de produção de consentimento e de resistência na uberização do trabalho. Por um lado, a uberização se utiliza do “jogo”, chamado também de *gamificação* (ALLEN-ROBERTSON, 2017; KRZYWDZINSKI; GERBER, 2021) e do salário por peça para obter consentimento, passando a sensação a motoristas e entregadores que eles possuem os mesmos interesses que a organização proprietária da plataforma. Além disso, fortalecem a percepção de que quanto mais se joga, mais se ganha, bastando a extensão da jornada de trabalho para obter o resultado desejado. Por outro lado, observa-se a presença de elementos despóticos por meio da coerção econômica ou mesmo por coerção política como o desligamento sumário dos motoristas ou entregadores sem qualquer explicação ou direito à defesa. A uberização do trabalho pode ser vista ainda como uma nova fase da expansão global do capital se considerarmos o grande número de países que organizações como a Uber operam sem a necessidade de imobilizar grandes volumes de capital fixo. Em contraparte, a uberização do trabalho vem sofrendo resistência por parte dos trabalhadores nas diferentes localidades onde se instala, elemento que será mostrado na próxima seção.

2.2 A organização da resistência

Em relação aos motoristas por aplicativo, a maior greve registrada aconteceu na Índia, em fevereiro de 2017. Mais de 100 mil motoristas das cidades de Bangalore e Nova Deli, paralisaram suas atividades por duas semanas reivindicando melhores remunerações, direito de representação por associações e sindicatos e pela redução do número de motoristas ativos. Em outubro e novembro de 2018 houve grandes manifestações em Deli e Mumbai, contando com 50 mil trabalhadores paralisados por 11 dias. Em 2019 houve um novo processo de paralisação dividido em duas grandes mobilizações, a primeira em julho e a segunda em agosto, contando com 25 mil e 10 mil trabalhadores em greve, respectivamente (GONSALES, 2020).

No dia 8 de maio de 2019, às vésperas da estreia da Uber na bolsa de valores estadunidense, motoristas vinculados às principais empresas de transporte por aplicativo – Uber, Cabify, 99 (Didi) e Lyft – realizaram uma manifestação e paralisação global reivindicando melhores condições de trabalho. As manifestações aconteceram nas principais cidades de diversos países como Estados Unidos, Reino Unido, França, Austrália, Nigéria, Quênia, Chile, Brasil, Panamá, Costa Rica, Uruguai entre outros (GONSALES, 2020). Apesar de apresentar impactos diferentes em cada localidade, essa articulação foi o primeiro passo para a criação da primeira associação internacional da categoria. A International Alliance of App-Based Transport Workers (IAATW), surgiu a partir de um encontro internacional de trabalhadores em Thame, Oxfordshire, na Inglaterra no final de janeiro de 2020 com a participação de sessenta motoristas de 27 países. O encontro também produziu um manifesto intitulado *Manifesto of Rights & Liberty of World-Wide App-Based Drivers*ⁱ (IAATW, 2020). No documento, os motoristas denunciam as organizações proprietárias das plataformas por explorar o trabalho, cobrar taxas abusivas dos clientes, contribuir para o agravamento da mobilidade urbana e da mudança climática. Os subscreventes afirmam a necessidade de uma organização internacional dos trabalhadores no transporte por aplicativos e reivindicam junto às plataformas e aos governos o direito ao trabalho digno e seguro, a transparência na tomada de decisões por meio de algoritmos, direito à privacidade, limitando a vigilância no trabalho e permitindo o controle individual e coletivo dos dados produzidos durante o trabalho, assim como da distribuição e armazenamento dos dados dos motoristas. Defende ainda, o direito à sindicalização em organizações democráticas e dirigidas pelos trabalhadores e a remuneração justa por meio da garantia de tarifas básicas justas e a limitação das taxas cobradas pelos aplicativos.

Além dos motoristas por aplicativo, os entregadores também se organizaram e promoveram manifestações. A primeira grande manifestação durante a pandemia foi registrada no dia 20 de abril de 2020. De acordo com Gonsales (2020), os entregadores paulistanos realizaram um grande *buzinaço* pelas principais avenidas da cidade, tendo por pautas a distribuição de equipamentos de proteção individual (principalmente máscaras adequadas para evitar a contaminação por Covid-19) e a melhoria da remuneração. Os manifestantes não foram atendidos e, pouco depois, no dia 1º de julho do mesmo ano, aconteceu a primeira greve nacional dos entregadores por aplicativo. Esse movimento ficou conhecido como “Breque dos App’s”. Diferente da primeira manifestação que se focou em demonstrar a força da união dos entregadores e apresentar as pautas, no “breque” a mobilização se deu por meio de uma paralisação convocada por aplicativos de mensagem e redes sociais. Gonsales destaca que a categoria também se organizou internacionalmente e que na manifestação de julho, diversos *repartidores* de países como Argentina, México, Peru, Equador, Guatemala, Costa Rica e Espanha – que já tinham realizado outras manifestações nos seus países – “aderiram ao movimento brasileiro e também brecaaram suas motos e bicicletas por melhores condições de trabalho” (GONSALES, 2020, p. 135).

Apesar do crescimento da organização dos trabalhadores uberizados, as organizações detentoras das plataformas não abriram espaços de negociação coletiva para atender as reivindicações apresentadas. Diferente disso, optaram por reforçar o discurso de que a plataforma apenas realiza encontros entre ofertantes e demandantes e, concomitantemente, desligaram das plataformas algumas lideranças do movimento grevista, ação que configura uma conduta antissindicalⁱⁱ. Tais posturas revelam uma atuação empresarial para restringir a liberdade sindical dos trabalhadores uberizados em seu sentido amplo, ou seja, o direito de organização dos trabalhadores reivindicando melhores condições de trabalho, independente da existência de um sindicato formalmente reconhecido (MACHADO; CONRADT, 2022).

Para Zamora (2022) as relações de consentimento e resistência no processo de trabalho dos motoristas uberizados, se apresentam de forma intercalada na experiência laboral desses trabalhadores. Assim, encontram-se ambas as respostas, tanto nos motoristas que apresentam uma postura de aceitação da relação com a Uber quanto naqueles que a questionam.

Cannas (2020) aponta que o descontentamento dos motoristas com as tarifas fixadas pela Uber, dado o aumento dos preços dos combustíveis obrigou-os a organizar diversos protestos, no ano de 2019, nas principais capitais do Brasil. Além do achatamento da remuneração, os motoristas também protestavam contra a violência urbana e contra irregularidades no trabalho. Entre as irregularidades apontadas estava a expulsão sumária de motoristas do aplicativo sem direito de defesa e a redução da taxa administrativa cobrada pela Uber que, naquele período, tinha deixado de ser uma taxa fixa, passando a oscilar e chegando a quase metade do valor da corrida.

O autor afirma que a insatisfação dos motoristas não se limitou à realização de atos e carreatas, desaguando na organização de entidades representativas em diversos estados do país como a Associação Liga dos Motoristas de Aplicativoⁱⁱⁱ (ALMA) e a Apoio aos Motoristas por Aplicativo (AMPA), ambas de Porto Alegre. Destacam-se ainda a Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo (AMASP) e a Associação dos Motoristas Particulares de Aplicativos do estado da Bahia (AMPABA).

Nas entrevistas, foram relatadas três formas de organização coletiva dos motoristas. A primeira delas envolve a formação de coletivos por afinidade, principalmente por meio de redes sociais, com o objetivo de cuidado mútuo. Nesses grupos, os motoristas compartilham a localização à noite ou quando se dirigem a lugares de risco, compartilham informações sobre promoções dos insumos (combustíveis, lavagem, reposição de peças, mecânicos de confiança etc.), e formam uma rede de apoio em caso de algum sinistro – que compreende desde um pneu furado a ter que apoiar moral e materialmente a família de um integrante do grupo que faleceu. Embora essa primeira forma de organização possa ser entendida como insuficiente se comparada às organizações de outros trabalhadores, é importante reconhecer que a formação desses grupos é uma atividade que ocorre em paralelo ao trabalho no aplicativo e que, se por um lado, não tem a pretensão de enfrentar a Uber, por outro, realiza um trabalho de solidariedade entre trabalhadores que se reconhecem como iguais, ou seja, nas mesmas condições e que, por isso, precisam se apoiar mutuamente. Tal fenômeno não deve ser desprezado, ainda mais levando em consideração tratar-se de um trabalho realizado individualmente e distante dos colegas.

A segunda forma, como apontada por Cannas (2020), é a formação de organizações formais, pela reunião de diversos coletivos que entendem que para ter acesso aos espaços de negociação com as organizações proprietárias das plataformas ou com os diferentes âmbitos do poder público, precisam de um respaldo legal na forma de pessoa jurídica. Essas associações expressam diversas interpretações sobre o trabalho dos motoristas, desde aquelas que se aproximam de uma visão empreendedorista, que entende o agrupamento como uma associação de pequenos empresários, até outras que reivindicam a ideia de que motoristas de aplicativo são trabalhadores.

A terceira forma é representada pelas organizações que têm no centro da sua atuação o reconhecimento dos motoristas de aplicativo como trabalhadores e, por causa disso, assimilam uma pauta sindical e, em alguns casos, classista. Nessa forma, duas organizações foram citadas nas entrevistas: o SimtrapliRS e o CITA. O Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul se autodenomina sindicato, embora legalmente seja uma associação, dada a condição legal difusa que os motoristas de aplicativo se encontram. Sua fundação se deu em 2018, ganhando maior projeção no ano seguinte. A organização é filiada à Central Única dos Trabalhadores e tem entre as suas pautas o reconhecimento das negociações coletivas entre trabalhadores e empresas como Uber e 99Pop, a reposição da inflação nos preços praticados nas viagens, o fim dos banimentos em massa e por decisão unilateral, maior transparência por parte do aplicativo em relação à remuneração e outros aspectos do trabalho. Por se tratar do estudo de caso deste artigo o CITA será apresentado junto com a análise de resultados.

3 Metodologia

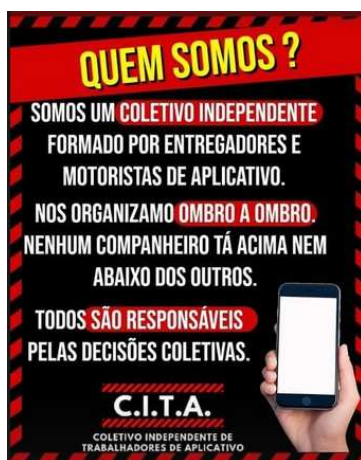
O presente trabalho tem por guia o método materialista dialético para o qual o concreto é uma síntese de múltiplas determinações (MARX; ENGELS, 2007). Isso significa que o pesquisador precisa ir além da aparência fragmentada do fenômeno social e buscar suas conexões com a totalidade, pois os diferentes aspectos da realidade formam uma unidade, pertencendo a um dinamismo objetivo que modifica as partes de forma simultânea no processo transformador da realidade (KOSIK, 1976). Assim, nos estudos do trabalho, para o pesquisador que se apoia no materialismo dialético, não basta a mera observação do trabalho, mas como este se relaciona com o restante da sociedade, ou seja, é preciso compreender em quais relações sociais de produção, um conjunto determinado de trabalhadores produz e se reproduz enquanto força de trabalho. Exemplificando com o objeto aqui estudado, não basta observar o trabalho do motorista ou do entregador por aplicativo, mas vincular essa atividade ao processo de acumulação do capital.

Ainda segundo esta perspectiva, assume-se que a sociedade capitalista é contraditória e produtora de contradições, sendo esta uma característica inerente à sua lógica interna. Entre essas, destaca-se a contradição entre o capital e suas personificações com a classe trabalhadora. Desse conflito deriva a necessidade dos trabalhadores de organizar e mobilizar na sociedade as pautas que defendam os seus interesses. As organizações que historicamente representaram a classe trabalhadora são os partidos políticos e os sindicatos. Contudo, na diversidade da luta dos trabalhadores é possível verificar a existência de organizações que se formam na espontaneidade da práxis, possuindo poucos membros e pouca ou nenhuma institucionalização. Dada a sua capilaridade, estas organizações cumprem um papel importante na mobilização da resistência no cotidiano.

Para este artigo, utiliza-se de um estudo de caso na perspectiva do estudo de caso ampliado (BURAWOY, 1998), no qual a análise não se restringe ao caso em si, mas parte-se do caso para compreender elementos da realidade vinculados na mesma totalidade. De acordo com Burawoy (2017), o estudo de caso ampliado compreende: a) a extensão do observador à vida do participante; b) a consideração dos fatores temporais e espaciais; c) a passagem da análise dos microprocessos às forças macrosociais; d) o aprofundamento teórico.

Em relação ao método de coleta dos dados, foram realizadas entrevistas com militantes do CITA em conjunto com a análise de documentos e publicações em redes sociais. Foram realizadas três entrevistas entre março de 2020 e dezembro de 2021. A indicação dos entrevistados foi sugestão dos mesmos, conforme o método “bola de neve” (VINUTO, 2014). O acompanhamento às redes sociais deu destaque ao perfil do CITA no Instagram no mesmo período.

4 O caso do CITA



Fonte: reproduzido do Instagram do CITA

O Coletivo Independente de Trabalhadores de Aplicativo (CITA) é uma organização informal que surgiu em 2019, formado por motoristas de aplicativo da região metropolitana de Porto Alegre que tinham alguma experiência militante no movimento sindical, estudantil e de organizações políticas, que por necessidade financeira acabaram trabalhando para a Uber. Um dos integrantes conta que a origem do coletivo se deu por uma postagem em rede social de um amigo que reclamou do trabalho e que recebeu muitos comentários de pessoas que se conheciam, mas não sabiam que estavam trabalhando como motoristas.

E daí a gente combinou no dia se reunir e dessa reunião a gente pensou: vamos montar alguma coisa, né? Porque na reunião mesmo a gente notou que, tipo, existiam algumas associações mas elas não tinham um poder sindicato, né? Já que a nossa categoria não é considerada trabalhador, é considerada microempreendedor, né? A própria Uber pede que a gente faça um MEI e não sei o que. A maioria não faz e eles não cobram que o cara faça, então é a Bangu! Assim, é bagunçado. E aí a gente resolveu: primeira coisa é, vamos fazer uma oposição sindical. Aí descobrimos que não tem sindicato! (Entrevistado 1).

Assim, surge a ideia de criar um grupo que, num primeiro momento, seguiria o objetivo de ser um espaço de apoio aos seus integrantes, considerando os riscos do trabalho. Contudo, também surge uma crítica a esses grupos de apoio entre motoristas, que foram percebidos pelos integrantes do CITA como a formação de “clubinhos”, que não costumavam possuir uma perspectiva de reivindicação sindical. Na sua formação inicial, o CITA era composto apenas por motoristas, mas desde o início eles entendiam que o trabalho dos entregadores apresentava muitas similaridades. Assim, houve por parte do coletivo a preocupação de acompanhar e apoiar as lutas dos entregadores.

Eu lembro de ter comentado com eles, cara, mas assim, a gente tem um monte de entregador aí. Quem sabe a gente não pensa em agregar esses caras junto porque, bah, é uma luta bem parecida, a gente tem o mesmo setor de trabalho que é o trânsito, clientes, passageiros e enfim pessoas que aguardam suas encomendas, comida, né? A gente tem esse mesmo ambiente, a gente trabalha pras mesmas plataformas, né? (Entrevistado 1).

O CITA se assume como um coletivo por ter uma crítica às organizações verticais e pretende que qualquer motorista ou entregador que se disponha a participar possa tomar a frente nos processos reivindicatórios. A organização pleiteia três princípios: a) solidariedade entre nós trabalhadores; b) nem chefes, nem parasitas entre nós, todo mundo ombro a ombro; c) independência de partidos e de políticos. O coletivo se caracteriza pela participação em manifestações e passeatas, assim como declara apoio a outros coletivos que organizem luta independente no Brasil. Nas postagens da organização em redes sociais encontram-se reivindicações de cunho mais sindical, como a exigência de tarifas dignas e contra os banimentos dos trabalhadores das plataformas sem direito de defesa, e outras de cunho mais político, onde criticam a visão empreendedorista defendida pelas plataformas, a necessidade da solidariedade entre os trabalhadores e a necessidade de fortalecer a organização horizontal.

Os entrevistados comentaram que o coletivo contou com um número maior de entregadores a partir do “Breque dos App’s”, movimento dirigido pelos entregadores de aplicativo que organizou manifestações em diversas capitais do Brasil, em junho de 2020, para exigir melhores condições de trabalho.

Aí veio surgindo essa necessidade, ah vamos colar mais junto [dos entregadores]. Pra nossa grata surpresa, assim, meses antes da gente tá procurando, começou o movimento dos aplicativos e aí a gente entrou em contato com o pessoal lá de São Paulo que é daquela página Treta no Trampo que é quem organizou, principalmente, a parte de divulgação do Breque. A gente começou a usar inclusive as artes deles e começou a brotar muita gente, assim, atrás do CITA pra, tipo, ‘ah vamos fazer junto, beleza? Vamos breicar junto’. E a gente, nossa, a gente não tem nenhum entregador como é que a gente vai fazer. Ah vamos apoiar os caras, né? E aí a gente fez isso, a gente ajudou com o nosso, a nossa bagagem política, assim. Acho que a galera não sabia nem direito como organizar uma reunião, como fazer uma assembleia. Mas fomos fazendo junto, ajudando e estando junto, né? Mas sempre com o pro-

tagonismo deles, assim, não, vocês tão na frente, a gente ajuda, né? E foi bem legal, assim. (Entrevistado 1).

O coletivo Treta no Trampo, citado na fala do entrevistado, não é direcionado apenas à causa dos trabalhadores por aplicativo. De acordo com os militantes do movimento, o coletivo busca acompanhar os movimentos reais de recomposição da classe trabalhadora (JESUS; COELHO, 2022), ou seja, as diversas frentes de luta em que os trabalhadores se organizam contra a exploração do trabalho. Assim, o Treta no Trampo se dispõe a acompanhar, registrar e declarar solidariedade a esses movimentos. Nas redes sociais do coletivo é possível verificar que participaram de forma ativa na organização do Breque dos App's. Atualmente, divulgam e fortalecem diferentes frentes de paralisação dos entregadores em diversas cidades do Brasil e declaram solidariedade a outras mobilizações de diferentes categorias em diferentes localidades. A relação do CITA com o Treta no Trampo permitiu que o coletivo gaúcho se utilizasse dos materiais e das bandeiras do segundo para dar um caráter nacional aos atos que aconteciam em Porto Alegre e na região metropolitana.

Uma das ações integradas ao movimento nacional do Breque dos App's aconteceu no dia 1º de Julho de 2020 em Porto Alegre, tendo por alvo organizações transnacionais da indústria dos alimentos que se utilizam das entregas por aplicativo para comercializar suas mercadorias. O mapa abaixo indicando os locais das ações foi postado no dia 5 de julho do mesmo ano, ou seja, poucos dias após as ações, no Instagram do CITA.



Fonte: reproduzido do Instagram do CITA.

Junto com a imagem, o texto da postagem descreve como se deu a ação do coletivo naquele dia. Junto com a paralisação dos principais pontos de entrega de Porto Alegre, os manifestantes também fizeram passeatas e distribuição de panfletos em pontos de grande circulação, pedindo aos clientes que não utilizem os aplicativos de entrega e declarassem apoio ao movimento.

A concentração começou as 10:30h no McDonald's da Praça da Alfândega. Perto do meio-dia foi feita uma reunião entre os e as trabalhadoras de app presentes para decidirmos em conjunto o trajeto e quais pontos seriam #brecados. Seguimos em caravana de motos/bicicletas e também a pé até o McDonald's da 24 de Outubro onde brecamos as entregas. Dali seguimos em direção ao McDonald's da Silva Só e depois para o Burger King da Ipiranga brecando as entregas por lá também. Após quase 10 km de caravana/caminhada o #breque se dispersou após nova reunião no Largo Zumbi dos Palmares. É o #brequedosAPP's! Vamo dale! #nalutaporvidadigna

A partir desse momento, o CITA passou de ser um coletivo composto apenas por motoristas a um coletivo formado em sua maioria por entregadores. Essa mudança tornou difícil a tarefa de definir quantos membros o CITA passou a ter de fato. É possível apontar três camadas diferentes de participação, ou seja, de envolvimento que as pessoas tinham com o coletivo. Pode-se afirmar que o grupo

tinha um núcleo que tinha uma participação ativa, com aproximadamente dez integrantes; uma camada intermediária, formada por pessoas que se somavam aos atos e compartilhavam das mesmas convicções mas tinham uma participação menor na tomada de decisões e na divisão de tarefas do grupo. A terceira camada, mais externa, foi formada pelas pessoas que apoiavam o movimento mas tinham uma participação mais esporádica, que pode ser medida de forma aproximada pelos seguidores nas redes sociais. No Instagram, por exemplo, o perfil do CITA possui mais de 900 seguidores. Essas camadas estão interconectadas e as pessoas conseguem transitar de uma camada a outra. É importante destacar que o núcleo da organização não possui cargos ou funções específicas e não precisa de mandatos ou eleições. As pessoas integram o núcleo no momento em que participam das decisões e da divisão das tarefas, assumindo um compromisso com os objetivos da organização.

Entretanto, a postura classista e independente defendida pelo CITA teve que lidar com a ascensão de movimentos de direita ultraconservadora identificados com o ex-presidente Jair Bolsonaro (PINHEIRO-MACHADO; SCALCO, 2020). Muitos motoristas e entregadores são adeptos do bolsonarismo (CANOFRE, 2022) e se negam a participar de qualquer mobilização que tenha alguma identificação com a esquerda ou com a crítica ao capitalismo.

Deu muito estresse assim, porque tinha muito entregador, tipo que era mais relacionado, assim, era mais identificado com a direita e aí vem aquelas contradições de classe, o cara tipo, apoiava o Bolsonaro e queria estar lá junto com a gente com a camisa do Bolsonaro. A gente disse: Bah meu, não rola, tá ligado? Uma coisa é uma coisa, outra coisa é outra coisa. Tudo bem a gente não apoiar candidatos aqui, mas tipo, propagandear um cara que é o fim, que quer o nosso fim, né!? O cara quer nos esfolar até a morte, tirar todo o nosso sangue e tudo. Não tem como! E aí deu altas tretas assim, porque, tem muita gente nesse nosso meio né, de motorista despolitizado e aí tipo [respira fundo], é uma questão bem difícil assim de lidar, né!? Por que tem de tudo ali, né? E os caras acabam, às vezes, reproduzindo uma lógica bem meritocrática assim, bem de chefia, sabe? De querer mandar os outros e atropelar, bem autoritário assim. E aí a gente teve que dar uma segurada assim na coisa, então enfim, foi muito interessante o breque mas teve muito problema também né? (Entrevistado 2).

A reclamação presente no relato do entrevistado é parte de uma identidade que o CITA construiu desde a sua primeira formação: a crítica às organizações hierárquicas. O coletivo entende que na luta por melhores condições de trabalho, não pode haver níveis de poder diferentes entre os trabalhadores. Os espaços de decisão devem ser coletivos, plurais e horizontais. Essa perspectiva entra em choque com a visão conservadora que defende chefias, grandes líderes iluminados e o individualismo. Apesar das dificuldades, a orientação do coletivo foi a de manter o diálogo com motoristas e entregadores que se identificavam de alguma forma com a pauta conservadora, abrindo mão de algumas consignas históricas para permitir uma maior unidade de ação.

(...) A gente teve que fazer todo um malabarismo de palavras pra não falar em greve, porque, os motoristas também, a maioria de direita assim ou pelo menos se identifica, mas queria fazer greve, né? Aquelas contradições! E aí a gente falou, então tá, vamos fazer uma paralisação! [risos] E aí a gente fazia tudo o que podia, né? Pra também não ficar com outra identidade né? Mas, cara, eu não tenho problema nenhum em chamar de paralisação ou de manifestação sendo que eu sei que isso aqui é uma greve. Não tenho problema nenhum com isso posso fazer e aí fiz. A gente mudou algumas palavrinhas que outras, sem perder o tom combativo. Sempre combativo, sempre organizado e de união da categoria e de reivindicar. Reivindicar através da luta (Entrevistado 1).

Percebe-se que, mesmo que se trate de uma categoria surgida há muito pouco tempo, de cujo processo de trabalho é individual e individualizante – o que também contribui para o desenvolvimento de concepções individualistas – os trabalhadores buscam formas de se identificar e de se agrupar, o que permite o surgimento de organizações das mais diversas. Motoristas que tiveram experiências com as diferentes formas de resistência da classe trabalhadora ao capital, se aproveitam dessa bagagem para construir novas experiências de resistência, o que muitas vezes exige adequações e ressignificações. Essa tomada de consciência coletiva não é linear nem está livre de contradições, como fica evidente na inserção de grupos conservadores no movimento. Contudo, não seria a

melhor escolha deixar de participar das mobilizações à espera de uma categoria mais consciente. Justamente, ao enfrentar as contradições, torna-se possível desvendá-las. Assim, se para organizar uma greve é preciso chamá-la por outro nome, e chamando a greve de paralisação se consegue, de fato, organizá-la, então, recuar numa consigna histórica da classe trabalhadora, para disputar o imaginário da categoria e colocá-la em movimento, parece fazer sentido.

Após o Breque dos App's, os militantes do CITA participaram de outras mobilizações que envolveram os trabalhadores uberizados. A partir de 2023 alguns dos integrantes que participavam de forma mais ativa no coletivo abandonaram a uberização encontrando trabalhos com maior estabilidade, o que acabou desarticulando o CITA. A partir desse momento, o coletivo pode se reorganizar com novos integrantes a partir do surgimento de novas mobilizações ou pode dar lugar a novos coletivos.

5 Considerações finais

A partir do exposto, é possível afirmar que a uberização do trabalho inova nas formas de controle, mesmo que estas não sejam inéditas em separado. Quando esses mecanismos de controle são conjugados demonstram um potencial maior de determinação do processo de trabalho. A intensificação do controle não significa ausência de resistência. Apesar de inicialmente isolados, os motoristas e entregadores buscam formar grupos de apoio, que se tornam organizações, contra as precárias condições de trabalho. Essas organizações oscilam entre o consentimento e a resistência, assimilando de forma contraditória, as identidades de trabalhadores e de empreendedores. Vale observar que tais contradições não foram suficientemente vigorosas para impedir os motoristas e entregadores de participarem das mobilizações em 2019 e 2020.

O estudo de caso proposto permite observar que mobilizações com caráter de massas como o Breque dos App's, também são construídos por pequenas organizações e que, em conjunto com outras organizações, podem se tornar ferramentas importantes para a construção coletiva de uma transformação social.

Referências:

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. **Estudos Avançados**, [s. l.], v. 34, n. 98, p. 111–126, 2020a. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100111&tlng=pt. Acesso em: 24 maio 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, [s. l.], v. 18, n. 3, p. 41–51, 2019. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0718-69242019000300041&lng=es&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 16 dez. 2019.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização e juventude periférica. Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos Estudos - CEBRAP**, [s. l.], v. 39, n. 3, p. 579–597, 2020b. Disponível em: http://novos estudos.com.br/wp-content/uploads/2020/12/07_artigo_abilio_118_p578-597.pdf. Acesso em: 7 jan. 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, [s. l.], v. 23, n. 57, p. 26–56, 2021. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/sociologias/article/view/116484>. Acesso em: 19 ago. 2021.

- ALLEN-ROBERTSON, James. The Uber Game: Exploring Algorithmic Management and Resistance. **AoIR Selected Papers of Internet Research**, [s. l.], 2017. Disponível em: <https://journals.uic.edu/ojs/index.php/spir/article/view/10033>. Acesso em: 11 set. 2022.
- ALVARENGA, Darlan. **Brasil tem 3ª maior inflação entre as grandes economias, mostra OCDE**. [S. l.], 2022. Economia. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/05/05/brasil-tem-3a-maior-inflacao-entre-as-grandes-economias-mostra-ocde.ghtml>. Acesso em: 18 maio 2022.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.
- BURAWOY, Michael. **Manufacturing consent: changes in the labor process under monopoly capitalism**. Chicago: University of Chicago Press, 1979.
- BURAWOY, Michael. Manufacturing Consent revisitado.: **Revista Outubro**, [s. l.], v. 29, p. 95–122, 2017. Disponível em: <http://outubrorevista.com.br/manufacturing-consent-revisitado-uma-nova-aproximacao/>. Acesso em: 26 maio 2023.
- BURAWOY, Michael. The Extended Case Method. **Sociological Theory**, [s. l.], v. 16, n. 1, p. 4–33, 1998. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/0735-2751.00040>. Acesso em: 27 jan. 2021.
- BURAWOY, Michael. **The politics of production: factory regimes under capitalism and socialism**. London : [New York, N.Y: Verso ; Distributed in the USA and Canada by Schocken Books], 1985.
- CANNAS, Fábio Ramos. Movimentos de resistência do trabalhador uberizado. **Temporalis**, [s. l.], v. 20, n. 39, p. 132–145, 2020. Disponível em: <https://www.periodicos.ufes.br/temporalis/article/view/27008>. Acesso em: 11 set. 2022.
- CANOFRE, Fernando. Trabalho por app pode estar empurrando pessoas para a direita, diz antropóloga. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 21 mar. 2022. Mercado. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2022/03/trabalho-por-app-pode-estar-empurrando-pessoas-para-a-direita-diz-antropologa.shtml>. Acesso em: 14 set. 2022.
- FAVARO, Cristian. **IFood assina acordo com MPF e MPT para encerrar investigação sobre direitos dos entregadores**. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2023/07/10/ifood-assina-acordo-com-mpf-e-mpt-para-encerrar-investigacao-sobre-direitos-dos-entregadores.ghtml>. Acesso em: 17 jul. 2023.
- GANDINI, Alessandro. Labour process theory and the gig economy. **Human Relations**, [s. l.], v. 72, n. 6, p. 1039–1056, 2019. Disponível em: <http://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0018726718790002>. Acesso em: 26 fev. 2021.
- GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. **A Gig Economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transportes**: Nota de Conjuntura 5. [S. l.]: IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2021. Carta de Conjuntura. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf. Acesso em: 28 abr. 2022.
- GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. **Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham**: Nota de Conjuntura 14. [S. l.]:

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2022. Carta de Conjuntura. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2022/05/painel-da-gig-economy-no-setor-de-transportes-do-brasil-quem-onde-quantos-e-quanto-ganham/>. Acesso em: 10 maio 2022.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. *Em*: ANTUNES, Ricardo; NOGUEIRA, Arnaldo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1a edição. São Paulo, SP: Boitempo, 2020. (Coleção Mundo do trabalho). p. 125–138.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação, da Comunicação e da Cultura**, [s. l.], v. 22, n. 1, p. 106–122, 2020. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/eptic/article/view/12188>. Acesso em: 25 nov. 2020.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 19. ed. São Paulo: Ed. Loyola, 2010.

IAATW, - International Alliance of App-Based Transport Workers. **Manifesto of Rights & Liberty of World-Wide App-Based Drivers**. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://www.iaatw.org/manifesto?locale=en>. Acesso em: 19 abr. 2023.

JESUS, Ana Beatriz Bueno de; COELHO, Bruna da Penha de Mendonça. “A HISTÓRIA QUE A HISTÓRIA NÃO CONTA”: Organizações e disputas narrativas pelas lentes dos entregadores grevistas na América Latina em 2020. **Revista Direito e Práxis**, [s. l.], v. 13, p. 668–697, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rdp/a/BQghGvfYx8HRBvb6hjtBhgm/?lang=pt>. Acesso em: 12 jul. 2023.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

KRZYWDZINSKI, Martin; GERBER, Christine. Between automation and gamification: forms of labour control on crowdwork platforms. **Work in the Global Economy**, [s. l.], v. 1, n. 1–2, p. 161–184, 2021.

LEHDONVIRTA, Vili. Flexibility in the gig economy: managing time on three online piecework platforms. **New Technology, Work and Employment**, [s. l.], v. 33, n. 1, p. 13–29, 2018. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/ntwe.12102>. Acesso em: 27 abr. 2022.

MACHADO, Sidnei; CONRADT, Michael Willian. Conflitos coletivos no trabalho em plataformas digitais: desafios à proteção da liberdade sindical no Brasil. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, [s. l.], n. 129, p. 111–130, 2022. Disponível em: <https://journals.openedition.org/rccs/13985>. Acesso em: 23 maio 2023.

MANRIQUEZ, Mariana. Work-Games in the Gig-Economy: A Case Study of Uber Drivers in the City of Monterrey, Mexico. *Em*: P. VALLAS, Steve; KOVALAINEN, Anne (org.). **Work and Labor in the Digital Age**. Bingley (UK): Emerald Publishing Limited, 2019. (Research in the Sociology of Work). v. 33, p. 165–188. *E-book*. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/S0277-283320190000033010>. Acesso em: 23 jul. 2020.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política. Livro Primeiro: o processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. São Paulo: Boitempo, 2007.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana; SCALCO, Lucia Mury. From hope to hate: The rise of conservative subjectivity in Brazil. **HAU: Journal of Ethnographic Theory**, [s. l.], v. 10, n. 1, p. 21–31, 2020. Disponível em: <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/708627>. Acesso em: 14 set. 2022.

PIRES, Guilherme Nunes; PINTO, José Paulo Guedes. Gig Economy, Austerity and “Uberization” of Labor in Brazil (2014 – 2019). **Argumentum**, [s. l.], v. 12, n. 3, p. 237–255, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/argumentum/article/view/28961>. Acesso em: 12 fev. 2021.

POELL, Thomas; NIEBORG, David; VAN DIJCK, José. Plataformização. **Fronteiras - estudos midiáticos**, [s. l.], v. 22, n. 1, p. 2–10, 2020. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/fronteiras/article/view/fem.2020.221.01>. Acesso em: 27 abr. 2022.

VINUTO, Juliana. A amostragem bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto. **Temáticas - revista de pós-graduandos em ciências sociais da Unicamp**, [s. l.], v. 22, n. 44, p. 203–220, 2014. Disponível em: <https://pdfs.semanticscholar.org/cd8e/3ecb215bf9ea6468624149a343f8a1fa8456.pdf>. Acesso em: 6 jun. 2020.

WOODCOCK, Jamie; GRAHAM, Mark. **Gig economy: a critical introduction**. Londres: Polity, 2020.

WU, Qingjun *et al.* Labor control in the gig economy: evidence from Uber in China. **Journal of Industrial Relations**, [s. l.], v. 61, n. 4, p. 574–596, 2019. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0022185619854472>. Acesso em: 3 jan. 2022.

ZAMORA, Martin Andres Moreira. **Uberização do trabalho no contexto brasileiro : articulação do arcaico e do moderno no século XXI**. 2022. Tese (Doutorado em Administração) - Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2022. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/255184>. Acesso em: 12 jun. 2023.

ZAMORA, Martin Andres Moreira; MEIRA, Fabio Bittencourt. Parceiros, mas não muito! Uberização do trabalho e exploração dos motoristas por aplicativo. *Em*: SANTOS, Vinícius Oliveira (org.). **A nova (e a antiga) realidade do mais-valor: diálogos sobre trabalho e capitalismo no século XXI**. Foz de Iguaçu: CLAEC, 2022. p. 88–98. *E-book*. Disponível em: <https://publicar.claec.org/index.php/editora/catalog/view/65/65/723-1>. Acesso em: 19 maio 2022.

- i Manifesto por Direitos e Liberdades dos Motoristas por Aplicativo em todo o Mundo.
- ii Em julho de 2023, a Ifood, organização de entregas por aplicativo, assinou um Termo de Ajustamento de Conduta com o Ministério Público do Trabalho e o Ministério Público Federal para mitigar práticas antissindicaais durante as manifestações de julho de 2020 (FAVARO, 2023).
- iii A ALMA surge primeiro como um pequeno coletivo de motoristas que era conhecido como Liga. Depois se formalizou como associação e criou um movimento pela criação de um sindicato de motoristas de aplicativo que fundou o Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul (SimtrapliRS) filiado à Central Única dos Trabalhadores (CUT).