

A greve dos entregadores



Por **RENATA DUTRA & RICARDO FESTI***

Os entregadores deram rosto e corpo a um conjunto de questionamentos à política de morte traduzida no acirramento neoliberal associado ao fascismo

“A nossa luta tem o potencial de unir a classe trabalhadora”
(Paulo Galo, Entregadores Antifascistas).

Eles não têm nada a perder: para as centenas de milhares de trabalhadores engajados como entregadores nas plataformas-entregas de alimentos e outras utilidades, enfrentar a pandemia para protestar não se apresenta como desafio adicional ao que já vêm enfrentando para ganhar a vida. Aliás, a ausência de salário garantido, ou mesmo de patamares mínimos remuneratórios fez com que, no contexto da pandemia, a vulnerabilidade desses trabalhadores aumentasse.

Submetidos às oscilações de preço estabelecidas unilateralmente pelas empresas-plataformas, os entregadores depararam-se com a queda dos preços no cenário pandêmico, que os forçou à extensão das já cansativas jornadas de trabalho, a fim de manter-se em dia com as despesas familiares e com os compromissos financeiros decorrentes da própria aquisição dos instrumentos de trabalho (sim, para se credenciarem junto às plataformas de entrega para um trabalho precário e inseguro, muitos desses trabalhadores fazem dívidas para adquirir motocicletas e bicicletas).

O cenário do desemprego e da informalidade, que chegava a 41% no primeiro trimestre de 2020, aliado à insuficiência das políticas estatais para amparar os trabalhadores no contexto da pandemia (sobretudo os mais vulneráveis, para quem o auxílio emergencial de insuficientes seiscentos reais demorou a ser implementado e ainda tarda de chegar a todos os que requisitaram, pelos trâmites burocráticos) fez com que o número de pessoas que recorrem aos aplicativos de entrega como forma de ganhar a vida crescesse consideravelmente desde que as medidas de isolamento social foram implementadas^[i]. Nesse conjunto insere-se a juventude negra brasileira: pesquisa realizada pelo Aliança Bike revela que o perfil dos entregadores é composto por 71% de negros e pardos e tem média de idade de 24 anos^[ii].

Mas a imagem autopromocional de benfeitoras de um oásis de oportunidades de trabalho no cenário de crise e desemprego estrutural que as empresas-aplicativos tentaram emplacar se derrete a cada dia. Como ressaltou Alessandro Sorriso, presidente da Associação de Motoboys Autônomos e Entregadores do DF,

essas plataformas chegaram no Brasil oferecendo taxas super legais, falando que a gente é chefe e é o nosso próprio patrão, que a gente é autônomo, enquanto, na verdade, eles estão tirando a nossa autonomia com este sistema de ranking e de pontuação [...] e não querem ter nenhuma responsabilidade com nós entregadores [...] e ainda nos bloqueiam sem nenhuma justificativa. No final, nos tratam como lixo descartáveis.^[iii]

Embora nomeados de empreendedores, numa estratégia ardilosa para deles afastar o reconhecimento da condição de trabalhadores e o conjunto de direitos que ela enseja, os jovens entregadores rapidamente perceberam que mais se aproximam da figura histórica dos “ganhadores”, protótipo da informalidade ocupada pela população negra no pós-abolição da escravidão. Com suas bicicletas e motos, fazendo uso cansativo e arriscado dos próprios corpos, assumem, como outrora assumiam os ganhadores ao tempo da escravidão ou os cocheiros e carregadores da pré-industrialização dos transportes no Brasil, a função de movimentar as mercadorias das grandes cidades. No entanto, assim como os ganhadores fizeram na Bahia em 1817 (João José Reis nos conta dessa greve histórica^[iv]) e os cocheiros e carregadores no Rio de

Janeiro em dezembro de 1906^[vi], os entregadores entenderam ter chegado a um limite do processo de exploração.

A greve de 1º de julho evidenciou não apenas a força de mobilização e o impacto político dos entregadores por aplicativos, como também uma heterogeneidade de posições políticas. Entre as inúmeras reivindicações, destacam-se o pedido de aumento do valor pago por corrida e a fixação de um valor mínimo por entrega, o fim dos bloqueios injustos aos trabalhadores realizados pelos aplicativos, a criação de um seguro contra roubos, acidentes e morte, o fim do sistema de pontuação e melhores condições de trabalho, e, em especial, o fornecimento de Equipamento de Proteção Individual (EPI). Além dessas demandas às empresas, a manifestação apresentou outras mais amplas e que exigem pressões políticas e diálogos com o Congresso Nacional e os parlamentos locais, como é o caso do debate sobre uma legislação específica que regularize a categoria.

Segundo os próprios entregadores, não houve consenso na categoria quanto à postulação do reconhecimento do vínculo de emprego, eis que muitos trabalhadores valorizam a ideia de autonomia, que seria incompatível com o registro na carteira de trabalho. Embora esse dissenso revele uma dimensão subjetiva que flerta a narrativa neoliberal do trabalho autônomo, por outro lado, fica evidente que o coletivo se reconhece como trabalhadores, e não empreendedores, na medida que reivindica direitos tipicamente trabalhistas e o faz por meio do instrumento da greve.

A forma utilizada pelos entregadores para a mobilização da categoria evidencia tanto os potenciais quanto os limites da sua organização. Utilizando-se dos mesmos meios que permitem a existência dos aplicativos-empresa, isto é, a tecnologia digital, os entregadores conseguiram, em meio a uma pandemia, organizar uma unificação nacional dos entregadores – e chegaram a ensaiar, inclusive, uma unificação latino-americana. Por meio de “lives” e “videoconferências” nas redes sociais virtuais, eles se comunicaram instantaneamente com qualquer um em qualquer lugar. Essa capacidade das atuais tecnologias de informação e comunicação de servir de instrumento para a organização política de setores populares já era evidente nas mobilizações de 2011, cunhadas como Primavera Árabe, nas emblemáticas manifestações de junho de 2013 e, mais recentemente, em 2018, na greve dos caminhoneiros.

No entanto, se este meio virtual facilitou as mobilizações dos entregadores, também permitiu que as plataformas digitais impulsionassem estratégias para dividi-los ou enfraquecer as paralisações. Muitos ativistas relataram que os aplicativos liberaram, no dia 1º de julho, trabalhadores que estavam bloqueados ou que estavam na fila de espera para ingressar na atividade, assim como realizaram ameaças de bloqueio aos que aderiram à mobilização.

Uma estratégia gritante foi a do iFood, que tem implementado uma diferenciação de “contratos” entre os entregadores, por meio da criação de dois sistemas de ingresso ao aplicativo: o “Nuvem” e o “OL”. O primeiro, mais antigo e comum, permite ao entregador acionar o aplicativo a qualquer momento, organizando o seu próprio horário de trabalho. Já no sistema de “Operador Logístico” (OL), o trabalhador é obrigado a cumprir um horário fixo, acordado com o supervisor, de segunda à domingo, podendo descansar apenas um dia entre segunda e quarta e uma vez por mês aos domingos, tendo que escolher trabalhar entre café da manhã, almoço, café da tarde e jantar. Neste segundo caso, os entregadores não podem rejeitar o “contrato” estabelecido previamente. Assim, no dia da paralisação, os OLs foram convocados e os valores das corridas para os dois sistemas foram aumentados com o objetivo de enfraquecer a mobilização.

No entanto, se ainda é cedo para apontar os ganhos materiais dessa categoria, são inegáveis os ganhos políticos tidos com o processo de mobilização para o 1º de julho. Eles deram visibilidade às suas demandas e ganharam simpatia daqueles que consomem os produtos que entregam. Como ensina Antonio Baylos, a greve é, antes de tudo, um processo de aprendizagem^[vii]. Nesse sentido, talvez o ganho mais importante tenha sido o surgimento, entre os entregadores, de uma fração política de tendência classista. Por classismo compreendemos a tradição do movimento operário que se vê enquanto classe trabalhadora e reivindica sua independência política e organizativa em relação às classes dominantes, buscando criar formas de auto-organização e vínculos internacionais.

Trata-se, portanto, de uma tendência altamente politizada e que não se satisfaz com a luta corporativa. O exemplo principal dessa fração está nos Entregadores Antifascistas, um coletivo que surgiu e se expandiu rapidamente no recente processo de luta contra o governo Bolsonaro, em defesa da democracia e contra o racismo. Em seu interior, há aqueles que compreendem que o momento atual é de unir a classe trabalhadora, como defende a sua mais proeminente figura, Paulo Galo (SP), mas também há quem tenha semeado a ideia da autogestão dos trabalhadores. Como ressaltou Eduarda Alberto (RJ), na Live organizada pelo Grupo de Pesquisa Trabalho Digital (UnB), no dia anterior a paralisação,

está crescendo no mundo todo o cooperativismo de plataforma. A gente percebe que como tem funcionado nessas experiências, inclusive cooperativas de entregadores de bike tem crescido muito em toda a Europa; eles estão disponibilizando software aberto para que as cooperativas possam pegar, se apropriar e transformar em seu aplicativo [...]. Nossa perspectiva é sim de criação de uma cooperativa pra gente continuar podendo trabalhar de um jeito mais justo, garantir uma divisão mais igualitária do lucro, mais transparência.^[vii]

Em um momento histórico no qual a ascensão da extrema direita ao poder se encontra com uma pandemia de efeitos devastadores na vida e na coesão social, os entregadores deram rosto e corpo a um conjunto de questionamentos à política de morte traduzida no acirramento neoliberal associado ao fascismo: esse rosto é jovem, se compreende enquanto classe trabalhadora, é predominantemente negro, e, apesar de encontrar-se em formação (e, portanto, em disputa), está disposto a lutar. A nova convocação de greve para o dia 25/7/2020 reforça essa ideia.

***Renata Dutra** é professora de direito do trabalho na Universidade de Brasília (UnB).

***Ricardo Festi** é professor de sociologia na Universidade de Brasília (UnB).

Notas

[i] Recente pesquisa realizada pelo IPEA sobre os efeitos da pandemia nos rendimentos dos trabalhadores reforça o nosso argumento. Segundo dados obtidos da PNAD Covid-19 do IBGE, os trabalhadores por conta própria foram os mais atingidos, recebendo apenas 60% do rendimento habitual. Por outro lado, entre os setores da economia menos afetados está o de armazenamento, correios e serviços de entrega. Portanto, é evidente que muitos que trabalhavam por conta própria (em sua maioria informais) buscaram rendimentos como entregadores por aplicativos (Cf. CARVALHO, Sandro. “Os efeitos da pandemia sobre os rendimentos do trabalho e o impacto do auxílio emergencial: o que dizem os microdados da PNAD covid-19”. *Carta de conjuntura*, n. 48, 3º trimestre de 2020).

[ii] Cf. http://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio_s2.pdf

[iii] Alessandro Sorriso (AMAE-DF), em Live “Lutas e demandas dos entregadores de APP no DF”, mediada por Ricardo Festi, no dia 30 de junho de 2020. Ver em <https://bit.ly/31hKSFo>.

[iv] REIS, João José. *Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

[v] Na greve de 1906, a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classe apresentou às empresas proprietárias dos veículos uma tabela de demandas que incluíam o aumento da remuneração dos condutores e a redução da jornada de trabalho. Cf. TERRA, Paulo Cruz. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)* / Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2012. 313 fl.

[vi] BAYLOS, Antonio. “Sobre el derecho de huelga”. Disponível em: <http://www.fundacionsol.cl/2011/08/sobre-el-derecho-a-huelga/>

[vii] Eduarda Alberto (Entregadores Antifascistas – RJ), em Live “Lutas e demandas dos entregadores de APP no DF”, mediada por Ricardo Festi, no dia 30 de junho de 2020. Ver em <https://bit.ly/31hKSFo>.