O Boletim de Conjuntura (BOCA) publica ensaios, artigos de revisão, artigos teóricos e empíricos, resenhas e vídeos relacionados às temáticas de políticas públicas.

O periódico tem como escopo a publicação de trabalhos inéditos e originais, nacionais ou internacionais que versem sobre Políticas Públicas, resultantes de pesquisas científicas e reflexões teóricas e empíricas.

Esta revista oferece acesso livre imediato ao seu conteúdo, seguindo o princípio de que disponibilizar gratuitamente o conhecimento científico ao público proporciona maior democratizacão mundial do conhecimento.



BOLETIM DE CONJUNTURA

BOCA

Ano III | Volume 8 | Nº 22 | Boa Vista | 2021

http://www.ioles.com.br/boca

ISSN: 2675-1488

https://doi.org/10.5281/zenodo.5574810

BOLETIM DE CONJUNTURA

www.ioles.com.br/boca

ESTÁ NASCENDO UM NOVO LÍDER: UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

Allan Barbosa Moreira[1]

Resumo

Este trabalho centra sua atenção sobre os aplicativos de transportes e entrega onde a mobilidade urbana também se vincula. Aqui compreendemos que o setor de transportes tem importância fundamental na operação do sistema econômico, pois os serviços que produz são, praticamente, absorvidos por todas as unidades produtivas. Logo, este trabalho busca repercutir o contexto das escolhas políticas do Brasil, a despeito das relações de trabalho, e aqui observamos as reformas trabalhistas implementadas entre 2010 a 2020, e a partir deste período como a gama de trabalhadores de aplicativos se articulam para reivindicar seus direitos. Tudo isso imerso em um cenário de desproteção social, enfraquecimento da justiça do trabalho e debilitamento dos sindicatos, elementos estes que estão sempre presentes na dogmática neoliberal, onde o Estado acompanha este processo através de medidas de "modernização" das leis trabalhistas.

Palavras Chave: Mobilidade Urbana. Reforma trabalhista. Trabalho. Uberização.

Abstract

This paper focuses on transport and delivery applications where urban mobility is also linked. Here we understand that the transport sector is of fundamental importance in the operation of the economic system, as the services it produces are practically absorbed by all production units. Therefore, this work seeks to reflect the context of political choices in Brazil, regardless of labor relations, and here we observe the labor reforms implemented between 2010 and 2020, and from this period on how the range of application workers articulate to claim their rights. All this immersed in a scenario of lack of social protection, weakening of labor justice and weakening of unions, elements that are always present in neoliberal dogmatics, where the State follows this process through measures of "modernization" of labor laws.

Keywords: Labor. Labor Reform. Uberization. Urban Mobility.

INTRODUÇÃO

Este texto vem acompanhado do verso da música "Zé do Caroço" composta pela cantora, compositora e política brasileira Leci Brandão. Nesta música, além de sua letra e crítica pela busca por uma representatividade, surge a seguinte frase: "Está nascendo um novo líder". E sobre este verso, nasce a proposta deste artigo, resgatando o debate sobre as relações trabalhistas no Brasil, que trouxeram como produto, temas como a uberização, e que voltaram à tona durante a pandemia de Covid-19.

Mais do que resgatar o debate sobre as relações de trabalho no Brasil, este texto traz como crítica as reformas trabalhistas realizadas na última década. Essas reformas que provocam a desarticulação dos sindicatos e a consequente fragmentação da classe trabalhadora no Brasil. Logo, a música de Leci

[1] Graduado em Políticas Públicas pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Mestrando em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Email para contato: allanmoreira@id.uff.br

Brandão, volta a ressignificar a mensagem a que propomos: "Aí como eu queria que fosse em mangueira, que existisse outro Zé do Caroço".

São estruturais de trabalho, que pela falta de representatividade e consciência de classe, sejam elas através de sindicatos, ou mobilizares sociais, que observamos no Brasil, linhas de debate alicerçado pelos moldes do sistema neoliberal, onde, impulsionado pela mídia, ganha adesão de boa parte dos trabalhadores. E aqui, estamos nos referindo da gama de entregadores e motoristas de aplicativos.

A indústria de serviços por aplicativo insere-se no Brasil, tendo como foco, a grande parcela de informais e desempregados, propagando, com a anuência do Estado, a ideia do Microempreendedor Individual (MEI), aquele que através dos seus próprios mecanismos, conseguem atingir suas "metas" e "objetivos". Se estabelece uma relação de trabalho, autossuficiente, que troca a categoria trabalho pela categoria prestador de serviços, e emprego pela categoria empreendedor.

Mas a pergunta que fica é a de quem paga as despesas diretas de trabalho? Sabemos que esta é uma pergunta sem resposta, se considerarmos que inexiste vínculo entre quem emprega e quem trabalha nestes aplicativos. A sustentação das empresas por aplicativos, perpassa pela inação do Estado, e termina na escolha do trabalhador entre trabalhar pra pagar seu custo de trabalho e pagar suas dívidas.

Este ciclo vicioso que somado ao aumento do valor dos combustíveis, irá equacionar no quanto o trabalhador conseguirá destinar pra pagar suas dívidas, e o quanto ele irá destinar para suprir os gastos diretos de serviço. Se a taxa de lucro não for possível, este, por sua vez, irá configurar um setor de trabalho, subserviente aos interesses do capital, sem o valor de troca, se considerarmos a premissa marxista como base analítica.

Ainda o interesse do setor privado pelo setor de transportes, parte da ideia da circulação do capital. No Brasil, tanto o transporte público, quanto o transporte privado, são concedidos pelo Estado à iniciativa privada, através de longos contratos licitatórios. Aqui leiloa-se o dever do Estado em garantir de forma gratuita acesso e mobilidade no âmbito da cidade para a iniciativa privada, limitando pelas catracas o livre acesso ao espaço da cidade.

Imerso neste imbróglio, este texto procura trazer a mobilidade urbana, como fator de relevância nesta análise, *lócus* do binômio casa-trabalho, onde dentro da natureza neoliberal estabelecida, repercute uma comunhão de interesses políticos e econômicos que irá suprimir as necessidades sociais. E nesta "comunhão de interesses" também se estabelece a uberização como marca das novas relações de trabalho no Brasil.

Este texto num primeiro momento traz uma mobilização teórica, capaz de fundamentar nossa crítica. E em seguida repercutimos a uberização do trabalho e a mobilidade urbana em sua forma material como objeto de pesquisa. E por fim, buscaremos identificar as relações de trabalho de

motoristas e entregadores de aplicativos buscando correlacionar suas experiências a um contexto truncado de reformas trabalhistas.

DO GATO AO GALO: UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E MOBILIDADE URBANA

Este trabalho traz consigo algumas referências que são muito caras ao debate sobre relações de trabalho no Brasil, em que pese a dificuldade de se formar uma coalizão de classe capaz de reivindicar de forma efetiva a falta de direitos trabalhistas. Por isso, trouxemos "do gato ao galo", como símbolo das disputas políticas travadas pelos motoristas e trabalhadores de aplicativos.

A palavra "Gato" refere-se a estátua de Borba Gato, em São Paulo. Porém quem foi Borba Gato e o que ele representa neste trabalho? Gato, em curtas palavras, foi um bandeirante envolvido no extermínio de indígenas e negros escravizados no século XVII. E para além de sua trajetória política, Gato entrou novamente para a arena de debates após o entregador de aplicativos e militante Paulo Galo, incendiar a estátua de Borba Gato. E aqui encontramos a relevância deste ato como marca das disputas por direitos trabalhistas, onde Gato, mesmo morto, continua a criminalizar o negro.

Paulo Galo traz com sua ação, um valor muito simbólico por de trás do simples fato de atear fogo contra Borba Gato. Esta ação acompanha a necessidade de Galo, e de outros trabalhadores de aplicativos, ver os seus interesses trabalhistas serem ouvidos, por aqueles, que sem diálogo com a população, outrora implementou reformas trabalhistas, limitando-se em observar apenas os números econômicos numa perspectiva de austeridade fiscal e modernização das leis trabalhistas.

A discussão entre Gato e Galo transcende a discussão sobre as disputas envolvidas, pois ali encontra-se o surgimento de um personagem capaz de trazer pra si, a responsabilidade de traduzir os interesses de uma classe subalterna das metodologias de mercado. E aqui, utilizando das palavras de Galo, buscaremos identificar tanto as relações de trabalho, atrelado a ideia da uberização. Mas também iremos significar a mobilidade urbana como parte deste processo.

Neste momento tanto Paulo Galo como Zé do Caroço – se novamente voltarmos a utilizar os versos de Leci Brandão –, são capazes de: "[trabalhar] e o Zé do Caroço trabalha, [batalhar] e o Zé do Caroço batalha, [e reivindicar] e que malha o preço da feira". E nessa de "malhar o preço da feira" ambos os personagens, são capazes de mobilizar estruturas políticas na tentativa de alterar o *status quo* de um setor do Estado consubstanciado pela iniciativa privada. Todavia, a que representa uberização e mobilidade urbana neste sentido?

Iremos responder o que é uberização, utilizando uma das várias metáforas utilizadas por Paulo Gato, quando perguntado pelo mesmo. A uberização pode ser respondida através da revolução

industrial. Isto é, o processo de industrialização trouxe consigo instrumentos que, se utilizadas em benefício social, facilitariam o processo de produção. Ou seja, poderia vir (nas palavras de Galo) a "auxiliar o trabalhador a produzir mais, trabalhar menos e ganhar mais", porém, subvertendo a lógica capitalista, o capital entende que "a máquina faz o serviço de 10, manda 9 embora". Aqui a revolução industrial suprime os empregos, e assim a uberização nasce com a ideia de suprimir e se alimentar da falta de direitos.

Isso é uberização, quando o processo meio da produção, passa a ser intermediado por aplicativos. Estes mesmo aplicativos que poderiam "facilitar a vida do trabalhador", num primeiro pensamento de "diminuir o tempo de trabalho, e ganhar mais dinheiro" como diria Galo. Porém, novamente a lógica capitalista se aplica, onde "diminuir o ganho direto e aumentar o tempo de trabalho" torna-se a lógica de um sistema que busca a todo instante maximizar seu lucro.

> A uberização do trabalho consolida a transformação do trabalhador em um autogerente subordinado. Nada está garantido, nem mesmo a remuneração por dia de trabalho. Um trabalhador que se encontra disponível ao trabalho, mas só é utilizado e remunerado na exata medida do que produz, e nem mesmo sua carga de trabalho está garantida (ABÍLIO, 2020).

É um mercado compostos por empresas fictícias, dotada apenas de sua marca (ou plataforma), pois independe do uso de ambientes físicos para o seu funcionamento. São estruturas empresariais capazes de existir sem ambientes físicos e manter funcionários sem vínculo empregatício. Nasce assim, uma "mina de ouro" para o sistema capitalista, que tende a gastar menos com custos de serviços e a lucrar mais pela desoneração de sua mão-de-obra.

Assim nasce estrangeiras como a Uber, como plataforma de transportes e entrega por aplicativos, e assim nasce o NuBack, como plataforma de banco digital. Ambos pioneiros no mercado de serviços por aplicativos no Brasil. E a partir destes, surgem outras plataformas: como as de transportes Ifood, 99taxis e Cabify, e bancos digitais como Next e Neon. Este mercado em ascensão, surge, na perspectiva do trabalhador, pela ideia da facilidade de acesso e remuneração. E assim, novas relações de trabalho surgem.

Este trabalho centra sua atenção sobre os aplicativos de transportes e entrega onde a mobilidade urbana também se vincula. O capital sempre teve interesse pelo setor de transportes, pois é este que alimenta todo o resto do sistema de um serviço indispensável à operação de cada unidade produtiva. Onde tanto no que diz respeito ao suprimento de matérias-primas e de combustíveis, quanto ao deslocamento da mão-de-obra, bem como à distribuição do produto final, o serviço de transportes é um insumo que está presente em praticamente todas as unidades produtivas disseminadas pelos diferentes setores de economia (BARAT, 1978, p. 244).

Aqui compreendemos que o setor de transportes tem importância fundamental na operação do sistema econômico, pois os serviços que produz são, praticamente, absorvidos por todas as unidades produtivas. Por este motivo troca-se os transportes por trilhos por transportes individuais, e mais tarde o transporte coletivo pelo transporte privado. Onde o mercado automobilístico se alimenta dos problemas derivados do seu consumo.

> A mobilidade urbana no Brasil vem sofrendo, nas últimas décadas, grandes transformações que reduziram ainda mais a eficiência e aumentaram a iniquidade no uso do espaço público. De maneira geral, as políticas de mobilidade continuaram as mesmas verificadas na história moderna do Brasil, em que a utilização do espaço urbano a pé ou de bicicleta foi ignorado, o transporte coletivo foi organizado apenas para levar fisicamente as pessoas de casa ao trabalho e o automóvel foi prestigiado, incentivado e financiado com recursos públicos de grande expressão. O resultado foi a geração de uma mobilidade excludente, com altos índices de insegurança, poluição ambiental e, mais recentemente, congestionamento (VASCONCELLOS, 2016).

A lógica do mercado automobilístico é a de vender a ideia de maior conforto, segurança e maior rapidez de acesso entre territórios. Porém invariavelmente, a indústria automobilística necessariamente precisa da precarização dos transportes coletivos, da insegurança pública, e da dificuldade de acesso e mobilidade entre territórios para justificar sua necessidade de consumo. Acontece que, quanto maior o número de carros individuais nas vias da cidade, maior é o número de congestionamento e de poluição – afasta-se a ideia de cidade para as pessoas, e aproxima-se a ideia de cidade do carro para o trabalho.

> O Estado brasileiro tornou-se sócio e refém do projeto automobilístico desde a década de 1960. Ele é sócio porque recebe grande quantidade de impostos e refém porque não hesita em apoiar o setor sempre que este passa por dificuldades: atualmente a sociedade brasileira está pagando parte dos salários de empregados da indústria automobilística multinacional para evitar demissões (VASCONCELLOS, 2016).

E assim como nos transportes por aplicativos, onde o Estado veio a "sedimentar" seu estabelecimento, fornecendo reformas e flexibilização das leis de trabalho. O Estado "pavimenta" as vias que permitem o avanço do mercado automobilístico. Este mesmo Estado, que no século XX, troca os investimentos em infraestrutura ferroviária, tida como mais eficiente e menos poluente, para atender aos interesses do mercado automobilístico, através da multiplicidade de vias e rodovias construídas na segunda metade do século XX (BARAT, 1978).

Em resumo este apartado traz um esboço teórico sobre a ideia da uberização, e como ela (a uberização) adentra ao debate sobre a mobilidade urbana. Onde, pela qual, o termo *uberização* nasce por si só, atrelada a ideia da mobilidade urbana, se pensarmos a *Uber* como serviço de transporte de passageiros, num campo de disputa entre transportes individuais ou coletivo.

Já a mobilidade penetra este trabalho por representar um setor de constantes disputas e conflitos no Brasil. Tanto por representar o meio de acesso do trabalhador aos serviços da cidade, quanto por representar ao setor privado a ideia da circulação de mercadorias, ambos atrelados ao setor econômico. Aqui a uberização e a mobilidade urbana se percebem como práxis das relações de trabalho. São objetos que sumarizam as disputas travadas seja por mais direitos ou seja por maior lucro.

A ESCOLHA DE UM SIGNO: O "NOVO" SISTEMA ECONÔMICO À LUZ DA UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E DA MOBILIDADE URBANA

Existe uma estrutura econômica que a tudo se sobrepõe principalmente quando nos referimos a um tipo de Estado com características clientelistas e corporativistas e todas as "gramáticas políticas do Brasil (NUNES, 1997), que caracterizam as instituições do Estado. O Brasil recebe esse "novo" sistema econômico, com as portas dos fundos abertas, enquanto impeachmava mais um presidente. Dessa vez, a presidente Dilma Rousseff, que governou entre 2010 a 2014, e foi impedida no segundo mandato, em agosto de 2016 (G1, 2016).

Estamos trabalhando a ideia do sistema neoliberal oriundo dos acontecimentos políticos da segunda década do século XXI, pois é nele que irá repercutir os resultados a que estamos trabalhando. Nesta equação, podemos somar ao impeachment de Dilma, a prisão ilegal do presidente Lula nas vésperas das eleições presidenciais de 2018 (BBC, 2021), e o atual mandato do presidente de extrema direita Jair Bolsonaro, entre os anos de 2019 a 2023. Onde o conjunto desses atos irá culminar nas constantes reformas e medidas de "austeridade fiscal".

Diante desses acontecimentos podemos atribuir as reformas trabalhistas que vieram a "modernizar" as leis trabalhistas, considerando as demandas do empresariado, e não o contrário. Neste mesmo período, como símbolo do "novo" sistema econômico, vieram também outras reformas, como a "PEC do Teto dos Gastos" (PEC 241/2016 ou PEC 55/2016) que veio a limitar os gastos públicos em saúde e educação; e posteriormente a Reforma da Previdência (Emenda Constitucional, n. 103/2019). Ambas de caráter fundamentalmente econômico.

Para além das reformas implementadas o "acontecimento" que abriu a segunda década deste século, e que muito tem a ver com a mobilidade urbana e uberização (leia-se precarização, e não apenas do trabalho), foram as manifestações de julho de 2013 no Brasil. Este sim, se antecipando e fortalecendo pautas de reformas estruturais implementadas, pois trazia a partir da bandeira "contra o aumento do valor das passagens", reinvindicações diversas, como melhoras na saúde, educação e segurança.

Ali a crise deixa de ser apenas política e econômica e passa também a ser social. Pois a sociedade traz como voz de suas demandas, o descontentamento com os diversos setores e níveis do Estado. Onde uns por mais e outros por menos, caracteriza-se como véu deste processo a polarização, onde quem sai ganhando é este "novo" que é onipresente, onisciente e onipotente. Referimo-nos ao neoliberalismo que toma pra si, pautas tanto da esquerda como da direita. Talvez aqui a melhor forma do ser apolítico.

Para aprender sobre o sistema neoliberal de forma materialista e dialética, precisamos abranger nossa linha de pensamento. Isto significa que precisamos investigar a situação local-global, onde os anos 2010-2020 não se configura sozinho, geopoliticamente. Estamos inseridos em um contexto de constantes conflitos no Oriente Médio e Europa, avanço econômico da China e o surgimento de constantes mobilizações sociais na América do Sul.

O fortalecimento da extrema direita nos países das Américas se sustenta como signo do neoliberalismo, que como já dizemos, poderia vir a ser a melhor forma do ser "apolítico". Porém, este mesmo sistema, nasce, se alimenta e cresce do fascismo, como forma de repercutir suas pautas ultraliberais. Foi assim, no Brasil de Bolsonaro, e foi assim nos Estados Unidos de Donald Trump. Aqui outros países também se acrescentam, como Chile de Michelle Bachelet, Argentina de Maurício Macri e Venezuela do presidente "autoproclamado" Juan Guaidó[2].

Este é o contexto político recente do "mundo" (ou das Américas) onde traz consigo o contexto "econômico", a que pese as relações de trabalho, onde o contexto "social" irá se orientar. Não atoa foi em 2014 que as empresas de aplicativos iniciaram suas atividades no Brasil. No seio da crise política, ápice da emergência econômica, e apresentando como alternativa, uma saída para o desemprego para a sociedade. Aqui vende-se uma solução econômica e cria-se um problema para a sociedade.

Se se quisermos aprofundar sobre o contexto geopolítico dos últimos anos, podemos destacar algumas obras. A começar pelo clássico "As veias abertas da América Latina" de Eduardo Galeano (1971); "Como as democracias morrem" de Steven Levitsky e Daniel Ziblatt (2018), e "Valsa Brasileira" de Laura Carvalho (2018). O primeiro traz um apanhado de como os países latinos "servem" aos interesses hegemônicos, o segundo (com um nome bem sugestivo) traduz a dimensão política do século XXI, e por fim, o texto de Laura Carvalho (2018) demonstra o processo de boom ao caos econômico do Brasil.

Este trabalho repercute os resultados das escolhas políticas do Brasil, a despeito das relações de trabalho à luz da mobilidade urbana. E como as derivações políticas quase nunca se atribuem

[2] Ao citar os governos supramencionados podemos destacar os fenômenos que marcaram suas gestões. E respectivamente, podemos mencionar as lutas raciais (Black Lives Matter) nos EUA, em 2020; a crise neoliberal do Chile, atrelado a derrocada constituinte de Augusto Pinochet pela população, em 2019; o déficit fiscal e o consequente aumento da dívida externa da Argentina, em 2018; e por fim, a crise econômica, política e social da Venezuela, culminando na autoproclamação de Juan Guaidó, em 2019.

solitariamente, queremos dizer que na maioria das vezes, é o sistema capitalista (que detém o mais-valor bruto) que irá delimitar os percursos da agenda do Estado. Seja este, em governos tidos progressistas, ou tidos como mais conservadores.

Por isso estamos atribuindo a escolha de um signo: o "novo" sistema econômico como título deste apartado. Pois não se pode questionar ou desenvolver uma análise crítica longe das prerrogativas econômicas. A produção capitalista do espaço, como meio entre industrialização e urbanização, privatiza e financeiriza as coisas e os lugares, e por isso, tanto recursos básicos, como água, energia e moradia, quanto direitos sociais, como saúde, educação e segurança, tornam-se produtos do capital (KOWARICK, 1993; HARVEY, 2005; POLANYI, 2012; ROLNIK, 2019).

Por isso em 1968, no aniversário de 100 anos d'O Capital, Henri Lefebvre (1901-1991) publica sua crítica O Direito à Cidade (1968), como uma espécie de resposta ao pensamento marxista tradicional, que nunca concedera ao urbano grande importância na estratégia revolucionária. Ali nasce a ideia d'o direito à cidade, mas também nasce uma ideia que irá se antecipar aos resultados do processo da industrialização e urbanização recentes. E adiante no aniversário de 200 anos d'O Capital, David Harvey traz sua crítica d'o direito à cidade em sua obra "Cidades Rebeldes – do direito à cidade à revolução urbana" (HARVERY, 2014).

Como conciliar a privatização e financeirização das coisas e dos lugares e promoção de direitos básicos e fundamentais? Sabe-se que quanto mais se privatiza, mais se priva seu acesso, ou seja, espolia-se do Estado da chance de construir políticas públicas para garantir os direitos estabelecidos pela Carta de 1988, e furta-se a sociedade da manutenção destes deveres. Como garantir, por exemplo, o direito de ir e vir, onde as catracas do transporte são uma barreira física e um símbolo, que discrimina, segundo critério da concentração de renda, aqueles que podem circular pela cidade, daqueles condenados à exclusão urbana (MARICATO *et al*. 2013).

São estruturas de mobilidade ou (i)mobilidade que discriminam o acesso à cidade. E sobre o ato de discriminar o acesso à cidade, a produção capitalista do espaço, veio para acelerar este processo. Através das políticas de segregação e gentrificação dos espaços sucumbindo a sociedade das relações na cidade outrora presentes em sua dinâmica de espaço. Troca-se o espaço vivido pelo espaço construído. E aqui atribuímos uma parcela de responsabilidade do Estado neste processo.

Pois é ele que, como já mencionamos, irá "sedimentar" e "pavimentar" este processo. Foi assim que a cidade do Rio de Janeiro veio a receber o século XXI. Onde o então prefeito Luiz Paulo Conde (Partido da Frente Liberal - PFL), entre 1997 a 2001, implementa o projeto "Favela-Bairro", continuada pelo prefeito Cesar Maia (Partido Trabalhista Brasileiro – PTB), entre 2001 a 2009, como política de

gentrificação dos lugares, numa espécie de transformação e limpeza das cidades, pré-planejadas para os grandes eventos.

Figura 1 – Maquiagem Olímpica – Linha Vermelha (RJ-071)



Fonte: Google Imagens.

A imagem anterior (Figura 1) representa aquilo que Gioppo (1996), Costa e Arguelhes (2008) e Dumont (2014) chama de higienização dos lugares, foi uma das formas encontradas pela Prefeitura do Rio de Janeiro, na Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016, para esconder a imagem das favelas no percurso da Linha Vermelha, que corta os bairros de São Cristóvão e Ilha do Governador, na cidade carioca. Essa imagem é muito simbólica, pois representa a disputa pelo espaço da cidade – lócus da cidade moderna e da cidade favelizada.

Outros locais da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) também sofreram com aquilo que o poder público chama de revitalização de cidades, como se este "ser", fosse ausente de vidas. Podemos citar a reforma da região portuária do Rio de Janeiro – Porto Maravilha[3], trazendo, obras de infraestrutura, como construção de museus, parque aquático e praças. Todas estas obras cedidas para a administração do setor privado. Isso significa desenvolvimento urbano por e para os interesses capitalistas, limitando este acesso, através de políticas de "meia-entrada" para a população mais carente.

São estruturas de cidades que para além de ilustrar aquilo que é reivindicado pela sociedade, demonstra o caráter produtivista e capitalista do espaço, que não são planejados para as pessoas, mas sim, para os grandes eventos, para os negócios e estabelecimento de setores industriais, em busca de mão-de-obra, pela qual, surge a periferização e suburbanização (periurbanização), onde nasce as cidades

[3] O Projeto Porto Maravilha é fruto de uma Operação Urbana Consorciada (OUC) que visa a revitalização urbana da Região Portuária do Rio de Janeiro criada pela Lei Municipal 101 de 2009. As OUCs são intervenções pontuais realizadas pelo Poder Público Municipal envolvendo a iniciativa privada (empresas prestadoras de serviços públicos, moradores e usuários locais) que buscam transformações urbanísticas estruturais, melhoras sociais e valorização ambiental.

dormitórios e multiplica-se o exército de reserva, que pelo desemprego, será alvo das empresas de aplicativos.

"ESTÁ NASCENDO UM NOVO LÍDER": AS RELAÇÕES TRABALHISTAS A QUE "PASSOS" ESTAMOS?

Vamos aos fatos, a reforma trabalhista promoveu a uberização por dentro do trabalho formal. O trabalho intermitente reduz o trabalhador à condição de *just-in-time*: disponível para o trabalho, é recrutado e utilizado na exata medida da demanda do empregador. Joga-se para o trabalhador a administração de si como estratégia de sobrevivência. A reforma consolida a equalização do tempo de trabalho ao tempo de produção: caminhar do portão da fábrica até o local de trabalho e vestir o uniforme já não são considerados parte do tempo de trabalho. O refinamento dos detalhes evidencia uma vitória mais ampla, que é a da pura utilização do trabalhador como um fator de produção.

Em resumo foram duas reformas significativas no seio do trabalho, ambas implementadas no governo de Michel Temer, entre 2016 a 2019. A primeira identificada pela Lei 13.467/2017, veio a regulamentar as novas formas de trabalho. Em seguida a Lei 13.429/2017 veio a flexibilizar o contrato de terceirização. Vale lembrar também da reforma da previdência, atribuída pela Emenda Constitucional n. 103/2019, implementada no governo de Jair Bolsonaro. Em conjunto essas "reformas" foram articuladas pela justificativa da "modernização" das leis do trabalho.

Tudo isso resultou em um cenário de desproteção social, enfraquecimento da justiça do trabalho e debilitamento dos sindicatos, elementos estes que estão sempre presentes na dogmática neoliberal, com a clara intenção de ampliar a exploração e diminuir a capacidade de resistência. O Estado veste a roupa do capitalismo, isto é, os tomadores de decisão atendem a uma agenda de mercado. E assim, se configura relações socio-laborais no Brasil, de intensos e extensos ritmos e jornadas de trabalho, para a nova face da velha precarização.

Nesta nova roupagem, os direitos trabalhistas ficam mais "flexíveis", e aqui, regulamenta-se a informalidade. Onde na prática, desenvolve-se uma miríade de modalidades de trabalho intermitente, a qual os trabalhadores só recebem por horas de trabalho. Paralelamente à heterogeneidade e ao mosaico das modalidades de trabalho, o traço persistente é homogêneo: temos cada vez mais precarização. Se nos permitirmos traçar outra analogia, vivenciamos tanto a pandemia de Covid-19 (SENHORAS, 2021), quanto a pandemia da uberização do trabalho[4]. É por esta alquimia que, em pleno século XXI, estamos regredindo a níveis de exploração que mais se assemelha ao capitalismo da fase de acumulação

[4] A pandemia de Covid-19 trouxe consigo políticas de quarentena, distanciamento social e trabalho remoto. Por este motivo houve um aumento significativo pelo serviço de entrega de aplicativos (MARANHÃO; SENHORAS, 2020).

primitiva, à "protoforma" do capitalismo (SANTANA; ANTUNES, 2021). E num momento de abandono constitucional dos direitos trabalhistas é conveniente pensarmos em descontentamentos e revoltas.

E é exatamente neste cenário que em julho de 2020 eclodiu o movimento "brequedosapps" nome utilizado para a greve dos entregadores de aplicativos, ocorrido em três atos (em 1º e 25 de julho, e 15 de setembro). A mobilização dos entregadores num primeiro momento "estoura" em São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, São Luiz, Curitiba e Belo Horizonte, e mais tarde (setembro), todos se unem em Brasília para o "brequepordireitos" (15 de setembro).

Agora sim conseguimos apontar o âmago crítico deste texto, por onde andas Paulo Galo e Zé do Caroço? Onde está nascendo um novo líder? E como este texto articula uma série de referenciais, vamos a mais dois:

> no serviço de auto-falante. do morro do pau da bandeira. quem avisa é o zé do caroço. que amanhã vai fazer alvoroço. alertando a favela inteira. e na hora que a televisão brasileira. destrói toda gente com a sua novela. é que o zé bota a boca no mundo. ele faz um discurso profundo. ele quer ver o bem da favela. (LECI BRANDÃO, 1985)

> Então, você, companheiro entregador, que está espalhado pelo Brasil e tem o sentimento antifascista no coração, assim como eu tenho, assim como esses corações aqui tem também, a gente precisa de vocês, companheiros. Ninguém aqui é empreendedor de porra nenhuma! Nós é força de trabalho nessa porra. Nós precisa de você, irmão! (PAULO GALO, 2020).

As pautas levantadas por estes entregadores tiveram como eixo a busca de melhores condições de trabalho, exigindo aumento das taxas de entregas e elevação da taxa mínima; exigiam o fim dos bloqueios realizados pelas empresas sem explicação; reivindicavam seguro contra acidentes e roubos, remuneração para os entregadores contaminados pela Covid-19, distribuição de equipamentos (EPIs), ainda que as pautas fossem diferenciadas e não consensuais entre os diversos grupamentos de entregadores[5].

O que falta são movimentações orgânicas que possam materializar as pautas trabalhistas no Brasil. E quando falamos sobre "movimentações orgânicas" estamos nos referindo a representação e ao reconhecimento de classe. São dois fatores que são muito caro sociologicamente. Pois representar e reconhecer uma classe de trabalho significa atribuir métodos e práticas morais próxima a noção de nacionalidade, etnicidade, raça, gênero e sexualidade. Onde desenvolver uma teoria crítica, se atrela

[5] Essa diversidade da pauta tem relação com as diferenças presentes entre os principais movimentos e coletivos, de que são exemplos: o #brequedosapps – que enfeixa um conjunto de grupos –, os Entregadores Antifascistas e o Treta no Trampo, dentre várias outras tendências e grupos que configuram, com fluidez e mutações, um movimento heterogêneo, que vai desde aqueles que defendem a condição proletária e de assalariamento, lutando pela conquista de direitos que estão consagrados na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), até aqueles que defendem a ideia de "autonomia", como a Associação dos Motofretistas de Aplicativos Autônomos do Brasil (AMABR) e o Sindimoto/SP, que é vinculado à União Geral dos Trabalhadores (UGT). É importante destacar ainda a Associação dos Motoboys Autônomos e Entregadores do DF (AMAEDF), Brasília, além de outros em Porto Alegre, bem como em várias regiões e cidades pelo país.

tanto ao reconhecimento cultura, quanto a igualdade social (FRASER, 2006). E por isso a emergência da ação direta, à exemplo de Paulo Galo e Zé do Caroço torna-se importante.

Voltando as citações anteriores, de Leci Brandão à Paulo Galo, é neste "discurso profundo" que encontraremos as respostas sociais e políticas, atrelado ao "corpo encantado das ruas" como diria Luiz Antônio Simas (2020), que é aonde "mora" a massa de proletariados que passeiam diariamente pela cidade, num percurso pré-estabelecido (casa-trabalho-casa), onde as ideias de luta surgem e intensificam-se. Paulo Galo volta a dizer: "Ninguém aqui é empreendedor de porra nenhuma! Nós é força de trabalho nessa porra. Nós precisa de você, irmão!". Um "discurso profundo" que traz pra si a eclosão dos movimentos dos entregadores e motoristas de aplicativos no Brasil.

Nada mais justo, atribuído pela necessidade pré-estabelecida deste artigo, de tentar dar voz a personagens que de alguma forma, não estão presentes no âmbito da academia. Concluir este texto através de Paulo Galo, que foi responsável tanto pela mobilização dos entregadores de aplicativos, quanto pela mobilização teórica aqui desenvolvida. Foi através de sua voz, que outras palavras surgiram. Entregadores e motoristas antifascistas, uni-vos!

> Meu nome é Paulo Roberto da Silva Lima, eu tenho 31 anos de idade, sou mais conhecido como Galo, e faço parte do movimento dos entregadores antifascistas e eu luto pela emancipação dos trabalhadores e trabalhadoras (PAULO GALO, 2021).

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. "Colapso ou atualidade do empreendimento colonial?". **Le Monde Diplomatique - Brasil** [08/01/2020]. Disponivel em: <https://diplomatique.org.br>. Acesso em: 25/09/2021.

BARAT, J. **Evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

BBC. "O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Edson Fachin decidiu anular todas as decisões processuais tomadas contra o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) pela Justiça Federal do Paraná dentro da Operação Lava Jato". **BBC News** [08/03/2021]. Disponível em: <https://www.bbc.com>. Acesso em: 28/05/2021.

BRASIL. **Emenda Constitucional n. 103, de 12 de novembro de 2019**. Disponivel em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 25/09/2021.

BRASIL. **Lei n. 13.429, de 31 de março de 2017**. Disponivel em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 25/09/2021.

BRASIL. **Lei n. 13.467, de 13 de julho de 2021**. Disponivel em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 25/09/2021.

BRASIL. **Proposta de Emenda à Constituição n° 45, de 16 de dezembro de 2016**. Disponivel em: <https://www.senado.leg.br>. Acesso em: Acesso em: 28/05/2021.

CARVALHO, L. **Valsa Brasileira**. São Paulo: Todavia, 2018.

COSTA, A. C. S. D.; ARGUELHES, D. D. O. "A higienização social através do planejamento urbano de Belo Horizonte nos primeiros anos do século XX". **Universitas Humanas**, vol. 5, n. 1/2, 2008.

DUMONT, T. V. R. "Segregação socio espacial e a recente política urbana e habitacional nas cidades brasileiras". **Revista do Laboratório de Estudos da Violência da UNESP/Marília**, n. 13, 2014.

FRASER, N. "Da redistribuição ao reconhecimento? Dilemas da justiça numa era ´pós-socialista´". **Cadernos de Campo**, n. 14/15, 2006.

G1 "Senado aprova impeachment, Dilma perde mandato e Temer assume". **G1** [31/08/2016]. Disponível em: <http://g1.globo.com> Acesso em: 28/05/2021

GALEANO, E. **As Veias Abertas da América Latina**. Porto Alegre: L&PM Editores, 1971.

GIOPPO, C. "Eugenia: a higiene como estratégia de segregação". **Educar**, n. 12, 1996.

HARVEY, D. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Editora Annablume, 2005.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2011.

KOWARICK, L. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1993.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Nebli, 2016.

LEVITSKY, S.; ZIBLATT, D. **Como as democracias morrem**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2018.

LUDD, N. **Apocalipse Motorizado - A tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

MARANHÃO, R. A.; SENHORAS, E. M. "Orçamento de guerra no enfrentamento à Covid-19: entre manobras parlamentares e batalhas políticas". **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, vol. 2, n. 6, 2020.

NUNES, E. O. **A gramática política do Brasil** – Clientelismo, corporativismo e insulamento burocrático. Brasília: ENAP, 1997.

POLANYI, K. **A grande transformação**: as origens de nossa época. Lisboa: Edições 70, 2020.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2019.

SANTANA, M.; ANTUNES, R. " A pandemia da uberização e a revolta dos precários". **Le Monde Diplomatique - Brasil** [30/04/2021]. Disponivel em: <https://diplomatique.org.br>. Acesso em: 25/09/2021.

SENHORAS, E. M. "O campo de poder das vacinas na pandemia da Covid-19". **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, vol. 6, n. 18, 2021.

SIMAS, L. A. **O corpo encantado das ruas**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020.

VAINER, C. *et al*. **Cidades Rebeldes - Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

VASCONCELLOS, E. A. "Mobilidade urbana". **Le Monde Diplomatique - Brasil** [31/09/2016]. Disponivel em: <https://diplomatique.org.br>. Acesso em: 25/09/2021.



BOLETIM DE CONJUNTURA (BOCA)

Ano III | Volume 8 | Nº 22| Boa Vista |2021

http://www.ioles.com.br/boca

Editor chefe:

Elói Martins Senhoras

Conselho Editorial

Antonio Ozai da Silva, Universidade Estadual de Maringá

Vitor Stuart Gabriel de Pieri, Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Charles Pennaforte, Universidade Federal de Pelotas

Elói Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima

Julio Burdman, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Patrícia Nasser de Carvalho, Universidade Federal de Minas Gerais

Conselho Científico

Claudete de Castro Silva Vitte, Universidade Estadual de Campinas

Fabiano de Araújo Moreira, Universidade de São Paulo

Flávia Carolina de Resende Fagundes, Universidade Feevale

Hudson do Vale de Oliveira, Instituto Federal de Roraima

Laodicéia Amorim Weersma, Universidade de Fortaleza

Marcos Antônio Fávaro Martins, Universidade Paulista

Marcos Leandro Mondardo, Universidade Federal da Grande Dourados

Reinaldo Miranda de Sá Teles, Universidade de São Paulo

Rozane Pereira Ignácio, Universidade Estadual de Roraima