

UBERIZAÇÃO E COVID-19: ESGARÇANDO AS CONTRADIÇÕES DO TRABALHO NO SÉCULO XXI

Uberization and Covid-19: fraying the contradictions of work in the 21st century

Pedro Mendonça Castelo Branco¹

Francisco de Assis Comaru²

Sidney Jard da Silva³

Resumo

A pandemia da Covid-19 em poucos meses atingiu proporções globais e alterou a realidade de muitas pessoas que passaram a ficar boa parte dos seus dias em casa. Porém, milhões de trabalhadores uberizados no Brasil, e também no mundo, não tiveram essa opção, pela ausência de regulação trabalhista, e seguiram trabalhando para empresas de plataformas tecnológicas para conseguir sobreviver. Este ensaio pretende discutir como a pandemia do coronavírus esgarça e apresenta de maneira mais transparente as contradições e a precariedade do trabalho no século XXI, o trabalho uberizado como forma distante das formas públicas de regulação de direitos trabalhistas, de saúde ocupacional e sociais. Com isso, conclui-se que esta realidade coloca em risco a vida dos trabalhadores de maneira ainda mais aberta durante a pandemia e fragiliza sobremaneira a saúde coletiva no país. Porém, longe de uma conclusão catastrófica, encerramos apresentando algumas tendências de organização desde baixo pelos entregadores uberizados que desafiam as empresas de plataforma.

Palavras-chaves: Uberização; Covid-19; Trabalho; Plataformas.

¹ Graduado em Gestão de Políticas Públicas na Universidade de São Paulo (USP) e estudante do Programa de Pós-Graduação em Ciências Humanas e Sociais (PCHS) na Universidade Federal do ABC. Membro do grupo de pesquisa Política, Políticas Públicas e Ação Coletiva (3PAC/CNPq). Áreas de atuação: sindicalismo, trabalho e políticas públicas. E-mail: pedro.mendonca@ufabc.edu.br Cidade: São Bernardo do Campo.

² Professor Associado do Centro de Engenharia, Modelagem e Ciências Sociais Aplicadas da UFABC. Engenheiro, mestre em engenharia urbana e doutor em saúde pública pela USP. Realizou pós-doutorado como bolsista do CNPq na *University College London* (UCL DPU), na Organização Internacional do Trabalho (OIT) e Organização Mundial da Saúde (OMS/Genebra) em 2011. Atualmente é líder do grupo de pesquisa Justiça Territorial e coordenador do LabJuta, Laboratório Justiça Territorial da UFABC. Integra a coordenação do Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos e do Cepedoc, Centro de Pesquisas em Cidades Saudáveis da FSP USP. Áreas de atuação: políticas urbanas, saúde urbana, direitos humanos, trabalho decente e políticas sociais. E-mail: francisco.comaru@ufabc.edu.br Cidade: São Bernardo do Campo.

³ Professor do Centro de Engenharia, Modelagem e Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do ABC (CECS/UFABC). Doutor e mestre em Ciência Política pela Universidade de São Paulo (USP), com doutorado sanduíche no Departamento de Ciência Política do Massachusetts Institute of Technology (MIT) e pós-doutorado no Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra (CES/UC). Coordenador do grupo de pesquisa Política, Políticas Públicas e Ação Coletiva (3 PAC/CNPq) e da Escola Preparatória para a Pós-Graduação em Humanidades (Pós-Graduar). Áreas de atuação: sindicalismo, instituições políticas, políticas públicas, previdência, processo decisório. E-mail: sidney.jard@ufabc.edu.br Cidade: São Bernardo do Campo.

Abstract

The Covid-19 pandemic in just a few months reached global proportions and changed the reality of many people who spent most of their days at home. However, millions of uberized workers in Brazil, and also in the world, did not have this option, due to the absence of labor regulation, and continued to work for technology platform companies in order to survive. This essay aims to discuss how the coronavirus pandemic wears off and presents, in a more transparent way, the contradictions and precariousness of work in the 21st century, work uberized as a distant form from public forms of regulation of labor, occupational and social health rights. As a result, it is concluded that this reality puts the lives of workers at risk even more openly during the pandemic and greatly weakens public health in the country. However, far from a catastrophic conclusion, we end by presenting some organizational trends from below by uberized deliverers who challenge platform companies.

Keywords: Uberization; Covid-19; Work; Platforms.

De Wuhan para o Brasil

Ainda não há consenso científico sobre a origem do vírus SARS-CoV-2 (popularmente conhecido como coronavírus, pelo formato de coroas do seu envelope viral) causador da Covid-19. Porém, o primeiro epicentro da doença foi a província de Hubei na China, particularmente sua capital Wuhan. O possível início ocorreu em novembro de 2019 e em três meses cruzou o mundo e chegou ao Brasil, com o primeiro caso oficial em 26 de fevereiro de 2020 (SOARES, 2020). Menos de um mês após o primeiro caso, diversos estados brasileiros iniciavam medidas de isolamento social⁴ como: suspensão de aulas nas redes públicas e privadas, fechamento de museus, *shoppings*, academias, entre outros serviços não essenciais e empresas iniciavam com seus funcionários modalidades de trabalho remoto.

Inicialmente, as medidas de isolamento social seguiam as recomendações dos especialistas de saúde e da Organização Mundial de Saúde (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2020), a partir da experiência de outros países, inclusive, da própria China. Diversas categorias profissionais foram dispensadas do trabalho presencial e iniciaram estratégias de *home-office* para evitar aglomerações e, com isso, a transmissão mais veloz do vírus. Porém, uma multidão de trabalhadores informais segue todos os dias circulando pelas grandes metrópoles do Brasil para garantir sua

⁴ No momento em que finalizamos este artigo, em 13 de agosto de 2020, o Brasil já havia ultrapassado a marca de 104 mil mortos e mais de 3 milhões de casos diagnosticados de Covid-19.

sobrevivência, em cima de motos e bicicletas para fazer entregas de *delivery* de diversos produtos ou dirigindo carros para passageiros que desejam fazer alguma viagem.

É desses trabalhadores que queremos tratar neste ensaio, discutir como a situação de pandemia aprofundou as desigualdades de uma categoria (trabalhadores uberizados) que está à margem de qualquer regulação social e de direitos, colocando em risco a saúde de milhões de trabalhadores que mantêm a circulação de mercadorias e, em última instância, a própria sobrevivência da economia capitalista em tempos de distanciamento social.

Uberização: um breve histórico

A uberização é um conceito recorrente nos estudos sociológicos que buscam abordar uma nova realidade no mundo do trabalho, porém, não é o único termo que caracteriza este fenômeno, há na literatura outros como: economia do compartilhamento, capitalismo de plataforma e *gig economy* (economia de bicos). Esta modalidade de relação de trabalho já alcançou diversos setores, especialmente dos serviços, como de transporte (Uber, 99 Taxi), da alimentação (Ifood, Uber Eats, Rappi), da hotelaria (Airbnb), dos serviços domésticos (TaskRabbit), serviços de limpeza (Parafuzzo) e serviços de estética (Singu) (SLEE, 2017). Optamos aqui pelo uso do termo uberização tanto por se remeter a maior e mais conhecida empresa do setor (a UBER) quanto por se referir a uma das categorias que discutiremos neste ensaio, os motoristas de aplicativos.

Embora tratem-se de empresas dos mais diferentes setores da economia há um denominador comum entre elas: a relação entre a força de trabalho e a empresa é mediada por uma ferramenta de tecnologia da informação e comunicação, o aplicativo/plataforma. Assim, as empresas advogam serem apenas responsáveis pelos encontros entre o fornecedor do serviço/parceiro e o cliente, por exemplo, a UBER afirma não ser uma empresa de transporte de pessoas, mas sim, uma empresa de tecnologia responsável pelos encontros entre os motoristas parceiros e os passageiros. Em seu *site* a Uber afirma que “não emprega nenhum motorista e não é dona de nenhum carro. “Nós oferecemos uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros aumentem seus rendimentos e para que usuários encontrem uma opção de mobilidade” (UBER, 2020).

Um olhar mais atento e para além da superfície percebe que não se trata apenas de retórica da comunicação oficial da empresa, mas sim, de uma estratégia de categorizar seus trabalhadores como parceiros e não como empregados para que possam se esquivar dos custos de contratação e os direitos assegurados na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) como férias, licenças remuneradas, 13º salário, jornada de trabalho regulada e até mesmo a própria condição de assalariamento e a exigência de ganhos iguais ou superiores ao salário mínimo (POCHMANN, 2017). No caso dos motofretistas, por exemplo, as empresas não precisam pagar o adicional de periculosidade regulado por lei para categoria.

Mais ainda, as empresas ficam desobrigadas a seguirem as normas de medidas de segurança ocupacional como as Comissões Internas de Prevenção de Acidentes (CIPA) e os Equipamentos de Proteção Individual (BRASIL, 1978). No caso da UBER, por exemplo, o seguro cobre apenas acidentes que ocorram durante uma viagem, ou seja, do momento que o motorista aceita um passageiro em seu aplicativo e desloca-se para buscá-lo, até o momento em que o deixa em seu destino, acidentes que possam ocorrer entre o período de uma corrida e outra (ao esperar uma chamada) não são protegidos pelo seguro da empresa (UBER, 2017).

Neste sentido, há uma multidão de trabalhadores *on-demand* (SCHOLZ, 2016) que fica à disposição para o trabalho por horas nos aplicativos, mas só recebem quando efetivamente estão ofertando o serviço (isto é, a corrida ou a entrega). Neste sentido, há uma reconstrução moderna da velha forma de remuneração por peça discutidas por Marx (2013):

Dado o salário por peça, é, naturalmente, interesse pessoal do trabalhador empregar sua força de trabalho o mais intensivamente possível, o que facilita ao capitalista elevar o grau normal de intensidade do trabalho. É também interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho, a fim de aumentar seu salário diário ou semanal (p. 648-649).

Essa nova configuração das relações de trabalho além de possibilitar a própria negação do *status* de emprego (FONTES, 2017) - isto é, da relação entre capital e trabalho mediado pelo Estado com garantia de regulações públicas de direitos ocupacionais e de seguridade social - também permite que

essas empresas de plataforma externalizem para uma multidão de trabalhadores os custos de produção e assim reduzam a necessidade de capital fixo. Ou seja, motoristas e entregadores arcam com seus próprios instrumentos de trabalho (automóveis, motos e bicicletas), bem como, despesas com manutenção, seguro, alimentação, limpeza, enquanto a empresa apropria-se do mais-valor gerado por esses indivíduos, o que faz com que Srniceck (2017) as denomine de plataformas enxutas.

Embora a uberização traga elementos inovadores para a exploração e sujeição do trabalho (como discutiremos logo em seguida), há também uma tendência de aprofundamento de elementos que remontam ao final da década de 1970 e o fim do pacto fordista. Nesta década o sistema capitalista iniciou um processo de reestruturação produtiva, o pacto fordista baseado no aumento da produtividade do trabalho e por outro lado na seguridade ocupacional (direitos trabalhistas e sociais) (BRAGA, 2017) deu lugar a uma nova hegemonia neoliberal em que o padrão do mercado de trabalho é a flexibilização, a informalidade, os baixos salários, as privatizações e a criação de um exército industrial de reserva que corroeu a força dos sindicatos (ANDERSON, 1999).

O neoliberalismo no plano das relações sociais e do Estado foi acompanhado da reestruturação produtiva do portão da fábrica para dentro, isto é, no âmbito da produção, novas formas de trabalho aparentemente mais participativas e com modalidades de trabalho mais flexíveis atingiram os setores mais organizados dos trabalhadores e produziram novas formas de contratação precárias como o trabalho intermitente, a terceirização, a pejetização, a uberização e produzindo um deslocamento da maior parte dos postos de trabalho do setor industrial para o setor de serviços (ANTUNES, 2018).

Essas mudanças são particularmente explosivas no Brasil, isso porque, aqui o modelo de regulação fordista nunca se tornou hegemônico e o mercado de trabalho é estruturalmente conformado pelo trabalho informal, precário e com atividades marginais (OLIVEIRA, 2003). Dados da PNAD 2018 mostram que 37,9% da mão-de-obra ocupada trabalha sem carteira de trabalho assinada (somadas as categorias “Conta Própria” e “Empregado no setor privado sem carteira assinada”) enquanto os trabalhadores com carteira

assinada perfazem 35,6%, dados sem contar o número de “desempregados crônicos” que convivem com os bicos como forma de garantir alguma renda (IBGE, 2019).

Além disso, as políticas de ajuste estrutural como contrapartida para a renegociação de dívidas dos países periféricos, defendidas pelo Banco Mundial e o Fundo Monetário Internacional (FMI), juntamente com a mecanização da agricultura, provocaram deslocamento populacional do campo para a cidade sem impulsionar o crescimento econômico ou a criação de novos postos de trabalho formal. No Brasil, um dos resultados dessas políticas foi a produção do inchaço habitacional nas favelas (áreas com baixa oferta de serviços públicos e geralmente em encostas de rios e mananciais) (DAVIS, 2006), o cenário propício para disseminação da Covid-19 em proporções arrasadoras, como se pode verificar nas periferias precárias das capitais e regiões metropolitanas (MARICATO, 2020).

Mas se a uberização tem algo de contínuo no processo de precarização do trabalho, também promove mudanças significativas e inovadoras: o controle do trabalho nas suas menores partículas e em todos os momentos, tanto por uma multidão de clientes que avaliam cada corrida ou cada entrega, quanto pelos aplicativos que determinam os valores das corridas/entregas, as rotas a serem percorridas, a divisão dos pagamentos entre empresa e trabalhadores e a possibilidade de desligá-los do aplicativo.

As diversas camadas de controle colocam diferentes riscos psicossociais para estes trabalhadores, o controle da tarifa em preços baixos força os motoristas a enfrentarem longas jornadas de trabalho. A pesquisa de Moraes, Oliveira e Acorsi (2019) aplicada à 100 motoristas de Uber de São Paulo mostra que mais de 50% desses trabalhava mais de 8 horas por dia e 73% trabalhava mais de 5 dias por semana. Essa realidade impede a desconexão laboral e a diferenciação entre os tempos de trabalho e a vida privada. Somam-se a isso outros fatores de risco à saúde ocupacional como, por exemplo, o *tecnostress* (derivado da combinação entre o uso do aplicativo e a direção do veículo por longas horas) e o *stress* associado a se sentir permanentemente em avaliação (KEMMELMEIER, 2019).

Vale notar que para as trabalhadoras ainda há um risco adicional de assédios e violências sexuais, como indica a reportagem da “A Pública” em que mulheres motoristas relataram que evitam corridas noturnas (com maiores rendimentos) por medo de sofrerem algum tipo de violência, situação que as levou a criarem o grupo no *Whatsapp* “Damas ao Volante” em que postam periodicamente suas localizações para sinalizar que “está tudo bem” (DOLCE, 2019).

Além disso, há um controle subjetivo da força de trabalho pelas formas de engajamento e aparente participação, isto é, a ideia ilusória de não ter patrão mas sim um parceiro, uma construção simbólica típica do modelo racional neoliberal em que impele o indivíduo a estar em constante competição para maximizar seus ganhos, suas capacidades, como uma “empresa de si mesmo” (DARDOT, LAVAL, 2016). Assim, sem qualquer chefe hierárquico direto como no tradicional modelo weberiano, as plataformas mantêm seus trabalhadores por longas horas disponíveis nos aplicativos e colocam em risco a integridade psicocorporal desses.

Em resumo, o que se pretendeu mostrar até aqui é que a uberização do trabalho é uma estratégia das empresas de plataforma fugirem das regulações públicas de direitos do trabalho e de seguridade ocupacional, ou seja, mesmo nas situações “normais” do capitalismo, a precariedade e os riscos para a saúde destes trabalhadores já é constante pelo maior controle sobre o trabalho e de sua intensidade (JACKSON, PINA, VILELA, SOUZA, 2018). Procuraremos demonstrar nas próximas páginas como em uma situação pandêmica essas precariedades prévias se exacerbam e aumentam os riscos às vidas dos próprios trabalhadores.

A crise da Covid-19, um novo “normal”?

Junho de 2020, ao sairmos às ruas para ir ao supermercado ou à farmácia o mundo parece outro. As ruas estão mais vazias (muito embora os índices de isolamento social em todos os estados brasileiros ainda estejam abaixo dos níveis ideais recomendados pelas autoridades sanitárias) e as pessoas usem máscaras para dificultar a transmissão do vírus, em poucos meses ele se espalhou pelo globo e balançou as formas de vida cotidiana a qual todos nós estávamos acostumados.

Não poderia ser diferente, a globalização capitalista do século XX produziu um fluxo intenso de mercadorias e de pessoas; muito embora essas últimas sejam, muitas vezes, limitadas pelas barreiras impostas pelos governos, basta ver todo o problema imigratório em diferentes países - que tornou nossa sociedade mais susceptível a grandes pandemias. Os grandes conglomerados urbanos com altíssima densidade demográfica tornam-se terreno fértil para a disseminação da SARS-CoV-2, bem como o avanço das fronteiras de produção para áreas de natureza intocadas também auxiliaram o contato humano com novos vírus (HARVEY, 2020). Ou seja, se o surgimento de um novo vírus tem uma certa aleatoriedade biológica, as condições sociais que permitem sua alta transmissibilidade são construções sócio-históricas.

No caso brasileiro somam-se a isso a alta presença das favelas, ocupações e assentamentos populares nos conglomerados urbanos que também potencializam a disseminação da doença, isso porque, em muitos, casos famílias inteiras compartilham habitações com poucos cômodos, o que limita a própria possibilidade de isolamento. As desigualdades não se manifestam apenas nas condições de habitação, mas também no atendimento aos doentes. Apesar da existência de um Sistema Único de Saúde (SUS) que atende universalmente todos os cidadãos (particularidade que não existe inclusive no centro do capitalismo como os Estados Unidos) a desigualdade na disponibilidade de leitos públicos e privados evidencia que embora atinja todas as camadas sociais, a morte é um fantasma mais próximo dos trabalhadores pobres. O setor privado conta com 4,9 leitos públicos por 10 mil segurados enquanto o SUS conta com 1,4 leitos para cada 10 mil habitantes (CRUZ, 2020). Outro dado é sintomático dessa diferença: na cidade de São Paulo, principal centro industrial do país, o risco de morte da população negra é 62% maior em relação ao dos brancos (JUNIOR, 2020).

Do ponto de vista do mundo do trabalho os impactos são evidentes, informe da Organização Internacional do Trabalho (OIT) publicado em 18 de março apresenta três cenários de recessão no mundo, partindo de 5.3 milhões de perdas de postos de trabalho em um cenário baixo e 24.7 milhões em um cenário alto. Além disso, as demissões serão acompanhadas de aumento no subemprego e (perdas) na renda, que se espera girar entre 860 e 3,440 bilhões

de dólares. A OIT também destaca os setores que mais serão penalizados pela crise: as pessoas mais velhas, as mulheres, os trabalhadores informais e *gig workers* (que aqui estamos denominando de uberizados) e os imigrantes (ILO, 2020a). Essa é inclusive a expectativa da maioria dos brasileiros, segundo pesquisa do Datafolha 69% acreditam que perderão renda durante a crise do coronavírus (BALTHAZAR, 2020).

Esse cenário torna-se ainda mais brutal porque o avanço do trabalho uberizado e da pandemia ocorreu *pari passu*, e no caso do primeiro como resultado, ao avanço de uma agenda neoliberal de erosão do fraco Estado social brasileiro (reforma da previdência e Emenda Constitucional do congelamento de gastos públicos) e de possibilidades de contratações não convencionais, como o trabalho intermitente e a ampliação generalizada da terceirização (Reforma Trabalhista) (LEITE, FONSECA, 2018).

Diante disso, as respostas do Estado brasileiro têm sido tímidas, quando não na contramão das orientações das autoridades de saúde. Sintomática é a disputa entre as decisões dos governos estaduais que em sua maioria, mesmo que parcialmente, seguem as medidas de isolamento social (mas também muito timidamente garantem as condições materiais para que os trabalhadores especialmente do mercado informal possam ficar em casa) e o governo federal que publicamente opera movimentações para flexibilizar as medidas de isolamento.

Nas medidas econômicas o governo de Jair Bolsonaro (2019-) teve duas iniciativas. A primeira, uma medida provisória (MP 936) que possibilitou a redução de jornadas e salários, mas sem qualquer garantia de manutenção dos empregos após a crise, o que foi recebido com insatisfação pelas entidades sindicais, como medida de transferência dos impactos da crise para os setores que dependem do seu trabalho para sobreviver (DIEESE, 2020). Do outro lado, o programa de Auxílio Emergencial no valor de R\$ 600 reais por três meses para um conjunto de categorias inscritas no Cadastro Único do Governo Federal (os motoristas e entregadores de aplicativo foram inseridos por uma emenda após mobilização das associações das categorias) que enfrenta diversos entraves procedimentais para que o recursos cheguem efetivamente na conta dos trabalhadores, as imagens das enormes filas nas agências da

Caixa Econômica Federal durante a pandemia são o retrato da desumanidade.⁵

Ainda pouco se sabe sobre perspectivas de tratamentos para a doença ou mesmo de vacinas, diante disso, parece que os dilemas econômicos e sociais que a COVID-19 nos coloca perdurarão por mais alguns meses, por isso, pensar os impactos desta realidade para o mundo do trabalho e, especialmente, para o mundo do trabalho precário e uberizado na periferia do capitalismo é fundamental.

Uberização e pandemia: combinação explosiva para a saúde no trabalho

Dois conceitos tornaram-se recorrentes nos diversos periódicos nacionais e nas redes sociais: trabalhadores de serviços essenciais e comorbidades. O primeiro refere-se àqueles serviços que não foram paralisados pelos decretos estaduais e federais como mecanismo de enfrentamento à pandemia, serviços de saúde, segurança, supermercados e, também, os motoristas e entregadores de aplicativo. O segundo refere-se às doenças prévias que uma pessoa tem e pode aumentar as chances de letalidade e gravidade da doença dentre elas (diabetes, hipertensão, doenças respiratórias, obesidade, etc.). Além das comorbidades, pessoas idosas também têm mais chance de serem acometidas de sintomas graves da doença e de falecimento, apesar do registro de crescimento proporcional maior de óbitos entre crianças, jovens e adultos em relação aos óbitos dos idosos, no mês de abril de 2020 na cidade de São Paulo (TAJRA, 2020).

Muito embora esses complicadores da doença estejam todos os dias na TV e nos jornais, as empresas de aplicativo de entrega e transporte ou demoraram ou não tem nenhuma política específica para esses trabalhadores. Nas políticas de seguridade para os trabalhadores durante a pandemia disponíveis no *site* da Loggi não havia nenhuma menção a qualquer política destinada para seus motoristas e entregadores idosos ou com comorbidades; na UBER foram iniciadas políticas específicas de afastamento remunerado

⁵ Frente à ineficácia do Estado brasileiro no combate à pandemia e no apoio aos setores mais fragilizados do país, centenas de iniciativas comunitárias se organizaram em rede por todo o Brasil, algumas delas podem ser acessadas no Mapa Colaborativo organizado pela Universidade Federal do ABC e dezenas de entidades parceiras: <https://mapacolaborativo.org.br/>

somente em 14 de Abril, isto é, um mês após as medidas de isolamento começarem em diversos estados brasileiros (UBER, 2020).

Sobre as medidas de proteção para os trabalhadores há também um descompasso com as exigências legais para o emprego formal e as adotadas pelas empresas de aplicativo. A Rappi, por exemplo, garante que entrega álcool em gel e panos desinfetantes aos entregadores, mas relatos de entregadores da plataforma para o *The Intercept Brasil* (LARA, RIBEIRO, 2020) indicam que, na prática, os EPIs não tem chegado para todos, informação confirmada pela pesquisa da Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista (Remir Trabalho) que apontou que, de 252 entregadores de aplicativo entrevistados, 62,3% não receberam qualquer apoio para evitar o contágio nas entregas (SOUZA, MACHADO, 2020).

Na UBER, segundo seu próprio *site*, os motoristas podem enviar comprovante de compra de álcool em gel, produtos de limpeza e máscaras que serão reembolsados, ou seja, uma obrigação legal da empresa segundo a Norma Regulamentadora Número 06 (fornecimento do EPI e treinamento para o uso) (BRASIL, 1978) é transferido para os seus motoristas. A decisão foi criticada em nota da Federação dos Motoristas de Aplicativo do Brasil (2020) e assinada por diversas associações estaduais ao afirmarem que:

a higienização e EPI's deveriam ser imediatamente fornecidos pelas operadoras se estivessem preocupadas com os motoristas, passageiros e a população como um todo, contribuindo com a diminuição da propagação do vírus desde o início da pandemia, no mínimo uma obrigação (p. 2).

Como medida de proteção aos clientes, as plataformas de entrega criaram uma estratégia de entrega “zero contato”, para isto, basta o cliente pagar direto ao aplicativo pelo cartão de crédito e informar onde o entregador deve deixar o pedido, por exemplo, na portaria de um edifício residencial. Todavia, como destacam Souza e Machado (2020) se trata de medida de proteção ao cliente porque não é um procedimento geral para todas as entregas, mas apenas para aquelas que o cliente desejar, ou seja, os entregadores continuam tendo contato com aquelas pessoas que não solicitarem a nova modalidade e em algumas situações com os porteiros de prédios ou condomínios. Mas e se o trabalhador ficar doente?

A primeira contradição ocorre com os protocolos fornecidos pelas autoridades de saúde. Para limitar o contágio da Covid-19 os protocolos

médicos indicam que o paciente deve ir à uma unidade de saúde apenas com agravamento dos sintomas ou com falta de ar. Porém, se algum dos trabalhadores de aplicativo estiver com sintomas às políticas de auxílio (no caso da Uber e do Ifood os trabalhadores recebem por 14 dias a média de ganhos nos últimos 6 meses para a primeira e nos últimos 30 dias para a segunda) só podem ser iniciadas com a comprovação da doença por uma unidade de saúde, ou seja, impelindo trabalhadores a se exporem em unidades médicas sem ainda estarem com sintomas graves ou, de outro lado, que se mantenham trabalhando mesmo com sintomas leves para evitar ter que ir a um hospital (LARA, BRAGA, RIBEIRO, 2020). No caso do IFood está expresso em seu *site* que a comprovação se dá por testagem da Covid-19 e que ainda avalia outras medidas de comprovação, em um cenário de ausência de testes em massa fica notório o entrave para o acesso ao auxílio (FEDERAÇÃO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO DO BRASIL, 2020).

Mas os riscos à saúde destes trabalhadores uberizados durante a pandemia não se limitam ao contágio com a Covid-19. As tendências de longas jornadas e baixos rendimentos se intensificaram durante a pandemia. Pesquisa da Remir Trabalho aponta que, dos entregadores de aplicativo entrevistados 60,3% indicaram estar ganhando menos do que antes da pandemia e mantendo as longas jornadas de trabalho (mais de 77% dos entregadores estavam trabalhando 6 dias ou mais) (SOUZA, MACHADO, 2020). No caso do IFood mesmo durante a pandemia o número de motoristas cadastrados aumentou (sintomático dos impactos econômicos sobre o mundo do trabalho) saltando de 85 mil inscritos em fevereiro para 175 mil em março (MELLO, 2020). Vale notar que mesmo após o início das medidas de controle, o IFood disparou mensagem para seus entregadores incentivando o trabalho e oferecendo promoções.

Ou seja, o que as empresas de aplicativo fazem é transferir os riscos financeiros do negócio para os seus trabalhadores colocando-os no dilema de garantir sua saúde ou trabalhar para não morrer de fome, o que é colocado como um risco para o mundo do trabalho no recente informe da Organização Internacional do Trabalho (ILO, 2020b). Estratégia que é também utilizada pelo Governo Bolsonaro para se imiscuir da responsabilidade de desenhar

políticas efetivas de contenção dos impactos econômicos e sociais da crise para os trabalhadores uberizados.

Repensar o trabalho no século XXI

Como pretendemos demonstrar nesta breve discussão inicial, a pandemia exacerbou a tendência destrutiva da saúde psicossocial dos trabalhadores uberizados, aqueles e aquelas que neste momento estão na linha de frente e mais susceptíveis ao contágio com o coronavírus. De saída, então, isso nos coloca o desafio de repensar socialmente as formas de trabalho no século XXI e, a partir disso, garantir seguridade ocupacional e direitos para mais 4,7 milhões de brasileiros que trabalham para as empresas/plataformas, (BBC NEWS, 2020)⁶.

Garantias que passam, não só por melhores remunerações, mas também pela contestação das próprias formas de organizações do trabalho, com rígidos controles e punições para os trabalhadores. Isso porque, embora as plataformas argumentem que não possuem vínculo empregatício com seus motoristas e entregadores, são elas as responsáveis pela saúde desses, visto que, controlam o meio ambiente do trabalho, isto é, as condições em que o trabalho é feito e a sua própria organização (DOLCE, 2019).

Neste sentido, precisamos compreender a complexidade da noção de saúde no trabalho em que leve em conta arranjos verdadeiramente participativos e que percebam os riscos não só físicos, mas também psicossociais. Como argumentam Antunes e Filgueiras (2020) nunca se foi tão fácil do ponto de vista técnico garantir regulação do trabalho, o desafio que temos para frente é político.

Contestar o trabalho uberizado e as condições de precariedade não são, no entanto, problemas particularistas de apenas parte da população, mas uma questão de possíveis riscos para toda a sociedade. Isso porque, como demonstram situações pandêmicas, as atividades e locais de trabalho são fontes potenciais de exposição e difusão do vírus. Aquele entregador vulnerável ao COVID-19, sem contar com EPIs, condições de trabalho e

⁶ O número de trabalhadores por aplicativo deixa evidente que as acertadas indicações das autoridades de saúde para que as pessoas fiquem em casa, em um cenário de tamanha fragilidade ocupacional, tornam-se um privilégio para os setores mais protegidos do mundo do trabalho, os setores médios e os ricos.

possibilidade de se retirar do serviço caso esteja doente, pode contaminar os usuários das plataformas digitais e seus familiares.

Diante do caos e apesar dos constrangimentos impostos pela lógica individualizante do controle nos aplicativos, os entregadores de aplicativo e suas novas organizações como os “Entregadores Antifascistas” e a “Treta” organizaram uma paralisação nacional no dia 1 de julho com o mote de #brequedosapps. Na pauta da paralisação estavam as reivindicações por melhores valores por quilômetro rodado, por aumento da tarifa mínima, o fim dos bloqueios abusivos, no caso da Rappi, fim da pontuação mínima para acessar em determinados locais, seguro contra roubo e acidentes e o auxílio pandemia (com a garantia de EPIs e licença remunerada no caso de doença), essas duas últimas em evidente relação com o cenário destacado no decorrer deste artigo.

Vale notar também que, além da organização da própria categoria que conseguiu grandes manifestações físicas nas cidades de São Paulo, Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Salvador e Recife (RIBEIRO, 2020), a categoria também organizou estratégias de diálogo com os usuários, com um conjunto de divulgações nas redes sociais pedindo que os usuários dos aplicativos não fizessem pedidos no dia, bem como, avaliassem com notas ruins os aplicativos nas lojas de apps⁷. Um importante elemento a se destacar é o uso das redes sociais na organização desses trabalhadores, na construção de laços de confiança e no compartilhamento de vivências comuns, ou seja, os próprios instrumentos da tecnologia da informação e da comunicação que são centrais no controle dos trabalhadores também são utilizados por suas estratégias de contraofensiva, há, inclusive, experiências internacionais que caminham nesse sentido como apontam Eglert, Woodcock e Cant (2020) e Wood, Lehdonvirta e Graham (2018).

Desses laços virtuais que emergem em relações reais de organizações e paralisações repousam a esperança e a disposição de nos lançarmos ao desafio de construirmos laços mais solidários e uma sociabilidade mais

⁷ O chamado da paralisação feito pela Treta e suas demandas pode ser visto em: <https://www.facebook.com/113571473622723/posts/154807339499136/?d=n>

equânime. Os manifestos e paralizações de trabalhadores uberizados no Brasil parecem nos indicar um caminho.

Referências:

ANDERSON, Perry. Balanço do neoliberalismo. In: SADER, Emir; GENTILI, Pablo, organizadores. **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 9-23. Ver também: RODRIGUES, Leoncio Martins. Destino do sindicalismo. 1ª Edição. Editora da Universidade de São Paulo/Fapesp, 1999.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 1ª edição. Boitempo Editorial, São Paulo, 2018.

BALTHAZAR, Ricardo. 69% preveem que vão perder renda na crise do coronavírus, diz Datafolha. **Folha de São Paulo**, 08 de abril de 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/04/69-preveem-que-vaio-perder-renda-na-crise-diz-datafolha.shtml>. Acesso em: 16/05/2020.

BBC NEWS. Com pandemia, entregadores de app têm mais trabalho, menos renda e maior risco à saúde. **BBC NEWS**, 01 de julho de 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53258465#:~:text=J%C3%A1%20nos%20c%C3%A1culos%20da%20An%C3%A1lise,e%203%2C6%20milh%C3%B5es%20aproximadamente>. Acesso em: 05 de dezembro de 2020.

BRAGA, Ruy. Fundamentando a Crise da Globalização. In: BRAGA, Ruy. **A Rebeldia do Precariado**. Boitempo Editorial: São Paulo, 2017, p. 33-68.

BRASIL. **Portaria nº 3214 de 08 de junho de 1978**. Aprova as Normas Regulamentadoras do Ministério de Estado do Trabalho, no uso de suas atribuições legais, considerando o disposto no art. 200, da Consolidação das Leis do Trabalho, com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22 de dezembro de 1977. Brasília, 1978.

CRUZ, Isabela. Público e privado: a disputa por leitos de UTI na pandemia. **Nexo**, Expresso, 06 de maio de 2020. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2020/05/06/P%C3%BAblico-e-privado-a-disputa-por-leitos-de-UTI-na-pandemia>. Acesso em: 16/05/2020.

DARDOT, Pierre, LAVAL, Christian. **A Nova Razão de Mundo**. Boitempo, São Paulo, 2016.

DAVIS, Mike. **Planeta favela**. Boitempo Editorial, São Paulo, 2006.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). **O Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda diante dos Impactos da Covid-19**. Nota Técnica número 232, 03 de abril de 2020.

DOLCE, Julia. A Uberização do Trabalho é pior para elas. **A Pública**, 28 de maio de 2019 Disponível em: <https://apublica.org/2019/05/a-uberizacao-do-trabalho-e-pior-para-elas/>. Acessado em: 12 de julho de 2019.

EGLERT, Sai; WOODCOCK, Jamie; CANT, Callum. Operarismo Digital: tecnologia, plataformas e circulação das lutas dos trabalhadores. **Revista Fronteiras – estudos midiáticos**, 22(1):47-58 janeiro/abril, 2020.

FEDERAÇÃO DOS MOTORISTAS POR APLICATIVO DO BRASIL. **Nota à imprensa nº 01/2020**, março de 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1RgaSho4Di8h--AQcVlCqoA-wLgOzu4Li/view?fbclid=IwAR032itaQS86HefqCVrqli7EjQ96lXknOC5LTSHghm0gfvnNRktn4ho4aFA>. Acesso em: 15/05/2020.

FILGUEIRAS, Victor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Rio de Janeiro, 39 (01): 27-43, 2020.

FONTES, Virginia. Capitalismo em tempo de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo**, v.5, n.8, 2017, 45-67. Disponível em: <http://www.niepmarx.blog.br/revistadoniep/index.php/MM/article/view/220>. Acesso em: 12/02/2020.

LEITE, Cristiane Kerches; FONSECA, Francisco Cesár Pinto. Nadando contra a maré: Impactos do Golpe Parlamentar de 2016 no campo das políticas públicas no Brasil. **Agenda Política**, 6(2), 116-133, 2018.

HARVEY, David. Política anticapitalista em tempos de Covid 19. In: DAVIS, Mike. **Coronavírus e a luta de classes**. Terra Sem Amos, 2020, p. 13-23.

I FOOD. **Fundo Solidário e Proteção: o que você precisa saber**, 21 de março de 2020. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/fundos-perguntas-e-respostas/>. Acesso em: 15/05/2020.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses. **Ilo Monitor**, 1ª Edição. 2020a, 15p.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). COVID-19 and the world of work: Updates, estimates and analysis. **Ilo Monitor** 2ª Edição. 2020b, 11p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios: Características Adicionais do Mercado de Trabalho 2018**. Rio de Janeiro, 2019.

JACKSON FILHO, José Marçal et al. Desafios para a intervenção em saúde do trabalhador. **Rev. bras. saúde ocup.**, São Paulo, v. 43, supl. 1, e13s, 2018. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0303-76572018001000101&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 12/08/2020.

JUNIOR, Gonçalo. Em SP, risco de morte de negros por covid-19 é 62% maior em relação aos brancos. **O Estado de São Paulo**, Saúde, 04 de maio de 2020. Disponível em: <https://saude.estadao.com.br/noticias/geral,em-sp-risco-de-morte-de-negros-por-covid-19-e-62-maior-em-relacao-aos-brancos,70003291431>. Acesso em: 04/05/2020.

KEMMELMEIER, CS. Plataformas digitais de trabalho on demand e direito à saúde. In: FELICIANO, GG; MISKULIN APSC (organizadores). **Infoproletários e a Uberização do Trabalho**. LTr, São Paulo, 2019.

LARA, Bruna de; BRAGA, Nathália; RIBEIRO, Paulo Victor. Parceria De Risco: aplicativos lucram com coronavírus pondo entregadores em risco de contágio. **The Intercept Brasil**, 23 de março de 2020. Disponível em: <https://theintercept.com/2020/03/23/coronavirus-aplicativos-entrega-comida-ifood-uber-loggi/?fbclid=IwAR328opwTXoB5roTmogLD0LLnUKQXwfNLpoVC12FNODTFc-Xtz9MmTPMJ7Q>. Acesso em: 31/03/2020.

MARICATO, Erminia. O coronavírus e as emergências nas cidades. **Jornal GG**, 03 de abril de 2020. Disponível em: [coronacrise-e-as-emergencias-nas-cidades-por-erminia-maricato/](https://www.ggpensamentos.com.br/coronacrise-e-as-emergencias-nas-cidades-por-erminia-maricato/). Acessado em: 08/05/2020.

MARX, Karl. Salário por peça. In: MARX, Karl. **O capital**, Livro 1. São Paulo: Boitempo, 2013.

MELLO, Gabriela. Candidatos a entregador do iFood mais que dobram após coronavírus. **UOL**, 01 de abril de 2020. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2020/04/01/candidatos-a-entregador-do-ifood-mais-que-dobram-apos-coronavirus.htm>. Acesso em: 16/05/2020.

MORAES, Rodrigo; OLIVEIRA Marco Antonio. ACCORSI, André. Uberização Do Trabalho: A Percepção Dos Motoristas De Transporte Particular Por Aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais** – v. 6, n. 3, p. 647- 681, dez/2019.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista/ O ornitorrinco**. 1ª edição. São Paulo: Boitempo, 2003.

PEREIRA, Felipe. Entregadores protestam contra redução de valor pago por aplicativos em SP. **UOL**, Coronavírus, 17 de abril de 2020. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2020/04/17/motoboys-de-sp-protestam-contrabaixospagamentos-de-aplicativos-de-entrega.htm>. Acesso em: 17/05/2020.

POCHMANN, Marcio. A nova classe do setor de serviços e a uberização da força de trabalho. **Jornal GNN**, 09 de julho de 2017. Disponível em:

<https://jornalgggn.com.br/artigos/a-nova-classe-do-setor-de-servicos-e-a-uberizacao-da-forca-de-trabalho-por-marcio-pochmann/>. Acesso em: 18/08/2019.

SCHOLZ, Trebor. **Uberworked and Underpaid**. 1ª edição. Cambridge: Polity Press; 2016.

RIBEIRO, Gabriel Francisco. Greve não para apps, mas mostra força de entregadores; nova data é votada. **UOL**, Tilt, 01 de julho de 2020. Disponível em: <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/07/01/greve-nao-para-apps-mas-afeta-sistema-e-mostra-forca-de-entregadores.htm>. Acesso em: 10/07/2020.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precário**. 1ª edição São Paulo: Editora Elefante; 2017.

SOARES, Regina. Quarentena começa a valer nesta terça-feira em todo o estado de SP. Folha de São Paulo, São Paulo, 24 de março de 2020. Disponível em: <https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2020/03/quarentena-comeca-a-valer-nesta-terca-feira-em-todo-o-estado-de-sp.shtml>. Acesso em: 15/05/2020.

SOUZA, Felipe, MACHADO, L. Coronavírus: entregadores de aplicativo trabalham mais e ganham menos na pandemia, diz pesquisa. **BBC News**, 07 de maio de 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52564246>. Acesso em: 16/05/2020.

SRNICEK, Nick. **Platform Capitalism**. 1ª Edição. Cambridge: Polity Press, 2017.

TAJRA, Alex. Mortes entre crianças, jovens e adultos crescem mais que idosos em São Paulo. **UOL**, Coronavírus, São Paulo, 13 de maio de 2020. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/saude/ultimas-noticias/redacao/2020/05/13/mortes-entre-criancas-jovens-e-adultos-crescem-mais-que-a-de-idosos-em-sp.htm>. Acesso em: 30/05/2020.

UBER. Com a Uber, você e seus passageiros estão segurados. **Uber Blog**, 21 de julho de 2017. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-seguro-uber-para-motoristas-parceiros-usuarios/>. Acesso em: 16/05/2019.

UBER. Fatos e dados sobre a UBER. **Uber newsroom**, 18 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 12/07/2019.

UBER. Novidades sobre o auxílio financeiro em razão da COVID-19. **Uber Blog**, 16 de abril de 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/auxilio-financeiro/>. Acessado em: 10 de abril 2020.

WOOD, Alex J; LEHDONVIRTA, Vili; GRAHAM, Mark. Workers of the Internet unite? Online freelancer organisation among remote gig economy workers in six Asian and African countries. **New Technology, Work and Employment**, 33(2), 2018.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19**, 11 de março de 2020. Disponível em: <https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>. Acesso em: 16 de maio de 2020.