

COLETIVOS DE ENTREGADORES COMO CAMPO DE RESISTÊNCIA À PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO MEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITAIS NO CONTEXTO URBANO BRASILEIRO

Thiago Cunha de Oliveira¹
Cléber dos Santos Reis²

RESUMO

A estrutura laboral para os entregadores nas plataformas do grande capital é considerada precarizada, assim, se faz necessário buscar “estruturas de trabalho outras” para os atores envolvidos. No presente artigo tem-se — com base nos pensamentos de Scholz, Standing e Milton Santos — como objetivo geral analisar se os coletivos de entregadores se configuram como um campo de resistência viável à precarização do trabalho de entregadores, mediados por plataformas digitais, no contexto urbano brasileiro. Utilizou-se a técnica análise de conteúdo temática para analisar as entrevistas realizadas com integrantes dos coletivos Pedal Express e Señoritas Courier. Aponta-se que os coletivos de entregadores são um campo de resistência viável à precarização do trabalho de entregadores e embora os desafios para que tal resistência se fortaleça sejam expressivos, o processo de luta está se desenrolando.

Palavras-Chave: Precarização. Precariado. Coletivos. Milton Santos.

COLECTIVOS DE MENSAJEROS COMO CAMPO DE RESISTENCIA A LA PRECARIEDAD DEL TRABAJO MEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES EN EL CONTEXTO URBANO BRASILEÑO

RESUMEN

La estructura de trabajo de los mensajeros en las plataformas del gran capital se considera precaria, por lo que es necesario buscar “otras estructuras de trabajo”. El presente artículo tiene como objetivo general — basado en los pensamientos de Scholz, Standing y Milton Santos — analizar si los colectivos de mensajeros se configuran como un campo viable de resistencia a la precariedad en el trabajo de los mensajeros, mediado por plataformas digitales, en el contexto urbano brasileño. Se utilizó la técnica de análisis de contenido temático para analizar las entrevistas realizadas a integrantes de los colectivos Pedal Express y Señoritas Courier. Se señala que los colectivos son un campo viable de resistencia a la precariedad del trabajo de los mensajeros en el contexto urbano brasileño, y aunque los desafíos para que esa resistencia sea fortalecida son significativos, el proceso de lucha ya se está desarrollando.

¹Doutorando na Universidade do Grande Rio. Docente na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

²Mestre em Administração pela Universidade do Grande Rio.

Palabras clave: Precariedad. Precariado. Colectivos. Milton Santos.

COURIERS COLLECTIVES AS A FIELD OF RESISTANCE TO THE PRECARIOUSNESS OF WORK MEDIATED BY DIGITAL PLATFORMS IN THE BRAZILIAN URBAN CONTEXT

ABSTRACT

The work structure for delivery people on big capital platforms is considered precarious, therefore, it is necessary to seek “other work structure”. In this sense, the present article has—based on Scholz, Standing and Milton Santos thoughts — as a general objective to analyze whether the collectives of couriers are configured as a viable field of resistance to the precariousness of the work of couriers, mediated by digital platforms, in the Brazilian urban context. In order to delineate the objective, thematic content analysis was used to analyze the interviews which were carried out with members of the Pedal Express and Señoritas Courier delivery collectives. It is pointed out that these collectives are a viable field of resistance to the precariousness of the work of delivery professionals, and although the challenges for such resistance to be transmitted are considerable, the process of struggle is already unfolding.

Keywords: Precariousness. Precariat. Collectives. Milton Santos.

INTRODUÇÃO

Sob o pretexto de proporcionar maior flexibilidade aos mercados e aos próprios trabalhadores, tem sido fortalecido um modelo, sob a ótica do liberalismo econômico, no qual a extração de valor alcança níveis cada vez mais elevados e, assim, aprofunda-se a realidade de precarização nas relações laborais (GURGEL; JUSTEN, 2015).

Expandindo a sua análise nos aspectos pertinentes às transformações globais no que concerne ao mundo do trabalho, Standing (2013) elabora o conceito de *precariado* para definir uma classe social em construção, a qual está inserida em trabalhos instáveis e relacionados à informalização, ao regime de tempo parcial, ao falso autoemprego e às baixas remunerações. No âmbito do Sul Global, Braga e Marques (2017) aprofundam tal conceito ao apontar que o precariado engloba a fração pior paga do proletariado urbano e dos trabalhadores agrícolas — com exceção da população pauperizada e o lumpemproletariado, dado que esses são considerados, pelos autores, como próprios à reprodução dependente do capitalismo semiperiférico.

Ainda acerca da precarização no trabalho, segundo Casilli e Posada (2019), há uma tendência cada vez mais forte de criação de situações de dependência, nas mais variadas profissões, para com plataformas digitais, processo que conceituam como *plataformização do trabalho*, o qual engloba as estruturas de dados, sendo norteado por algoritmos e vigilância constante e guiado por corporações multinacionais de grande porte.

Contudo, para pensadores como Scholz (2016), as plataformas podem ser configuradas para servirem como formas de resistência às grandes corporações que atuam no formato de plataformas digitais, como a Uber, Amazon, Rappi, Ifood, entre outras, desde que, sob a ótica do *cooperativismo de plataforma*, os indivíduos busquem a criação de suas próprias plataformas, de forma que tal ação resulte em uma combinação de desenvolvimento tecnológico, distribuição igualitária de recursos e participação democrática. Para Sandoval (2019), o cooperativismo de plataforma deve ser uma forma de enfrentamento à racionalidade neoliberal empreendedora, ou seja, um movimento cooperativo global de solidariedade social.

Cabe-se destacar que décadas antes dos conceitos de *precarização do trabalho* ou *plataformização do trabalho* terem sido elaborados, o geógrafo brasileiro Milton Santos havia analisado, sob a ótica do conceito de *verticalidades*, a forma como as multinacionais de origem estrangeira atuavam no Brasil a fim de que a racionalidade global, norteada pelo capitalismo, passasse a imperar localmente, remoldando o próprio funcionamento da sociedade local; e *horizontalidades*, definida pelo pensador como redes de solidariedade orgânicas capitaneadas por atores regionais, o que permite a produção local de uma integração solidária, permeada pelos aspectos econômicos, culturais e, claro, geográficos, de tais regiões, e que possibilitam a resposta do local perante ao global.

Com base no exposto, busca-se, na presente pesquisa, responder à seguinte pergunta de pesquisa: os coletivos de entregadores se configuram como um campo viável de resistência à precarização do trabalho de entregadores, mediados por plataformas digitais, no contexto urbano brasileiro? Conseqüentemente e linearmente à pergunta de pesquisa, o objetivo geral deste estudo é: analisar se os coletivos de entregadores, no contexto urbano brasileiro, se

configuram como um campo viável de resistência à precarização do trabalho de entregadores mediados por plataformas digitais.

A fim de responder ao objetivo geral, foram traçados os seguintes objetivos específicos: (1) identificar quais são as percepções dos membros dos coletivos sobre trabalhar para os aplicativos de entrega do grande capital e, ainda, por quais razões os entregadores optam por aderir aos coletivos; (2) identificar as percepções dos sujeitos sobre as intencionalidades, ou não, de aderirem a, ou mesmo criarem, plataformas de entrega autogeradas sob a forma de cooperativas; e quais são as dificuldades para que tal ação seja realizada; (3) e compreender, sob a ótica dos conceitos de verticalidade e horizontalidade (SANTOS, 1979), de que maneiras os coletivos de entregadores se relacionam com o espaço urbano em que estão inseridos em comparação aos aplicativos do grande capital.

Por fim, justifica-se a relevância do presente estudo por, consoante Grohmann e Qiu (2020) e Santos (2020), a precarização do trabalho no Brasil, no âmbito laboral dos entregadores, deve ser analisada sob a ótica da realidade concreta de um país semiperiférico, e, nesse sentido, entende-se que a presente pesquisa poderá agregar em ao menos três aspectos, quais sejam: teórico – ao avaliar se a prática dos coletivos pode ser também estudada com base nos conceitos de Milton Santos, pesquisador que embora tenha se dedicado a estudar a realidade de países periféricos e semiperiféricos, não tende a ter sua obra sendo utilizada como base literária para o estudo da temática em voga nesta pesquisa, visto que nas pesquisas nacionais tende-se a utilizar, conforme apontado por Santos (2020), autores estrangeiros ou brasileiros que se baseiam quase que exclusivamente no pensamento exógeno —; prático — ao demonstrar as perspectivas, possibilidades e dificuldades dos coletivos de entregadores em manter a sua organização, ou mesmo a adotarem o modelo de cooperatização no país —; e social — ao abordar e apontar perspectivas para o fenômeno da precarização, o qual tende a se tornar regra em distintas profissões no Brasil (DRUCK; DUTRA; SILVA, 2019) e que, para Grohmann (2020), pode ser enfrentado, principalmente, a partir de três movimentos de construções alternativas, sendo dois deles tratados nesta pesquisa: a) a regulação do trabalho nas plataformas digitais, b) a organização coletiva dos trabalhadores, e c) o cooperativismo de plataforma.

REFERENCIAL TEÓRICO

No presente capítulo é apresentada a base teórica considerada, por estes autores, pertinente para explorar o objeto de análise, qual seja: no primeiro subcapítulo é realizada uma contextualização sobre o processo de uberização do trabalho e o avanço do precariado, com ênfase na realidade brasileira; na segunda subseção são abordados tanto o cooperativismo quanto o cooperativismo de plataforma, destacando pontos de encontro e divergências entre ambos; por fim, os conceitos de horizontalidade e verticalidade, elaborados pelo geógrafo Milton Santos, são apresentados.

UBERIZAÇÃO DO TRABALHO E PRECARIADO

Nos últimos trinta anos, o mundo do trabalho tem atravessado diversas transformações, de modo a impactar tanto na objetividade presente nos processos de produção quanto na subjetividade do indivíduo trabalhador. Com a emergência das tecnologias da informação e comunicação (TICs), em um contexto de mundialização do capital combinado com a radicalização de políticas neoliberais, de acumulação e arranjos flexíveis e de crise estrutural do capitalismo, o surgimento da uberização e do precariado se configuram como um dos principais resultados dessas mudanças (ALVES, 2007; ANTUNES, 2018, 2020).

Segundo Antunes (2020), a uberização consiste em um processo no qual as relações de trabalho se realizam de forma individualizada e invisibilizada, no qual assumem a aparência de “prestação de serviços”. O surgimento de empresas-aplicativos como Uber, Ifood, Rappi, e outros, por meio das TICs e seus modernos sistemas de gestão e controle, operados por algoritmos, ilustram esse recente modelo de organização do trabalho contemporâneo.

Na lógica dessas empresas-aplicativo, a uberização consolida a perspectiva do uso do termo “colaborador”, representado pelo trabalhador, como uma saída para ofuscar a exploração sofrida por esses indivíduos e tornar ainda mais precária a condição do trabalhador. Slee (2017) traz para o mundo acadêmico discussões com bases empíricas acerca dessas empresas que se enquadram como “Economias de Compartilhamento”, mas que, na verdade, deram origem a gigantes corporativos.

Pochmann (2016) aponta o fenômeno da uberização como a emergência de um novo padrão de organização do trabalho, como foram o fordismo e o toyotismo no século XX. Não há garantia alguma nessa relação de trabalho, apenas uma instabilidade onde o trabalhador disponibiliza a sua força de trabalho, sem direitos trabalhistas e previdenciários. Além disso, esse vilipêndio em relação ao trabalho tem eliminado a separação entre o tempo de vida no trabalho e o tempo de vida fora dele, tornando-se cada vez mais distante vislumbrar um mundo que ofereça vida digna para a humanidade (ANTUNES, 2020; SILVA, 2020). Temos, assim, um terreno fértil para o surgimento do precariado.

O uso do termo precariado tem sido utilizado por diversos estudiosos, dentre eles, Guy Standing, que o considera como uma classe em crescimento, ao mesmo tempo em que se torna uma nova classe perigosa. Segundo Standing (2013), o surgimento desse precariado global compreende o resultado das políticas neoliberais propagadas no decorrer da década de 1970, como o aumento da flexibilização do mercado de trabalho, que tem gerado instabilidade e insegurança a milhões de trabalhadores ao redor do mundo.

Standing (2013) divide o conceito de precariado de duas formas: uma que considera o termo como um grupo socioeconômico distinto — seria um neologismo que combinaria os termos “precário” e “proletário”; e, de outra forma, em termos de grupos sociais — com o advento do fenômeno da globalização, houve uma fragmentação das estruturas de classes nacionais. Nesse sentido, para o autor, conforme o mundo caminhava para formas mais flexíveis e abertas, a classe não desaparecia, a classe fragmentou-se mais.

Partindo de um lógica seguida pelos sociais-democratas, no pós-guerra, o precariado pode ser compreendido como indivíduos desprovidos das sete formas de garantias relacionadas ao trabalho nos termos da cidadania industrial, sejam eles:

- 1-Garantia de mercado de trabalho – oportunidades adequadas de renda;
- 2-Garantia de vínculo empregatício – proteção contra a dispensa arbitrária;
- 3-Segurança no emprego – capacidade de manter um nicho de emprego;
- 4-Segurança do trabalho – proteção contra acidentes e doenças no trabalho;
- 5-Garantia de reprodução de habilidade – oportunidade de adquirir habilidades;
- 6-Segurança de renda – garantia

de renda adequada e estável; 7- Garantia de representação – possuir uma voz coletiva no mercado de trabalho (STANDING, 2013).

Desse modo, entende-se como precarização do trabalho o processo em que ocorre uma diluição (ou supressão) dos obstáculos constituídos pela luta de classes à voracidade do capital no decorrer dos séculos 20 e 21 (ALVES, 2007). Contrariando teses sobre a extinção do trabalho e da classe trabalhadora, o que se nota é um aumento de atividades cada vez mais precarizadas, que sob os controles das novas TICs, contribuem para o aumento de um exército de reserva de força de trabalho (ANTUNES, 2020).

COOPERATIVISMO E COOPERATIVISMO DE PLATAFORMA

Em um contexto de avanço da globalização, como o que tem ocorrido durante o século atual, o cooperativismo é compreendido como uma possibilidade de resistência a esferas econômicas excludentes e de alta competitividade, sendo, de fato, uma prática de desenvolvimento social e econômico capaz de estimular e promover o desenvolvimento social em distintas regiões (STAHL; SCHNEIDER, 2013).

Ressalta Schneider (2012), contudo, que embora a busca pelo lucro não seja o objeto fim das cooperativas, quando essas fracassam enquanto organizações econômicas, igualmente é falha a busca pelas projeções social e humana, e, nesse sentido, devem ser pautadas pela racionalidade econômica e visar resultados financeiros positivos, desde que tal empreitada não ameace a cooperação e a solidariedade entre os membros da entidade.

Para Young (2008), as cooperativas são entidades formadas por pessoas que buscam, com base na prestação de serviços, atender a satisfações e necessidades econômicas, sociais e culturais comuns, e não à busca desenfreada pelo lucro, dado que o sujeito cooperado é considerado tanto um dono quanto um usuário de tal organização. Dessa forma, as cooperativas são consideradas parte dos empreendimentos denominados econômicos solidários, porém, apenas quando ocorre a gestão compartilhada por parte de seus integrantes, ou seja, autogestão, assim como o compartilhamento dos resultados (SILVA *et al.*, 2011).

Tal compartilhamento, tanto da gestão quanto dos resultados, é, também, uma característica do Cooperativismo de plataforma, conceito elaborado por Scholz (2016) e relacionado a formas possíveis de geração de empoderamento dos trabalhadores inseridos no contexto do capitalismo de plataforma³, com base na cooperação mútua e autogestão, e que, segundo estimativas, possibilita a redução da extração de lucros, de aproximadamente de 25 a 30%, no caso de empresas multinacionais, para 5 a 10% em cooperativas de plataforma, o que tende a implicar na maximização do compartilhamento dos resultados obtidos pelos e para os trabalhadores (BARZOTTO; VIEIRA, 2019).

Segundo Scholz (2017), a fim de que os trabalhadores e organizações se comprometam com os valores do cooperativismo de plataforma, 10 princípios foram elaborados, quais sejam: 1 – propriedade compartilhada; 2 - pagamento decente e garantia de renda; 3 – transparência e portabilidade dos dados; 4 – canal direto de comunicação entre trabalhadores e consumidores; 5 – envolvimento dos trabalhadores desde a concepção da plataforma; 6 – estrutura jurídica de proteção; 7 – benefícios e direitos trabalhistas; 8 – proteção contra comportamentos arbitrários pela plataforma; 9 – rejeição da vigilância no ambiente de trabalho; e 10 – direito, por parte dos cooperadores, à desconexão da plataforma, sem penalidades.

Dessa forma, o cooperativismo de plataforma não se afasta das características do cooperativismo tradicional, pelo contrário, realiza uma releitura e adaptação de tal tradição ao contexto socioeconômico no qual o neoliberalismo, atrelado às tecnologias, propaga, cada vez mais, a exploração predatória do homem pelo homem (SCHOLZ, 2016).

HORIZONTALIDADES E VERTICALIDADES

Ao elaborar a sua principal teoria, denominada teoria dos dois circuitos da economia urbana, Milton Santos propõe que a fim de se analisar a realidade econômica das urbes

³ O capitalismo de plataforma institui uma relação de trabalho baseada em uma suposta autonomia do prestador de serviço por meio de uma forma de gestão baseada na conexão digital entre o cliente e o prestador do serviço, e que, na prática, implica a inserção do trabalho no trabalho precarizado (CHAVES, 2020).

localizadas em regiões periféricas e semiperiféricas⁴ do globo, como o Brasil, deve-se compreender tais cidades como sendo estruturadas por dois circuitos de produção, distribuição e consumo na sociedade, o superior e o inferior (REOLON; SOUZA, 2005).

Segundo Santos (1979), a modernização tecnológica é responsável pelo surgimento e manutenção do circuito superior, sendo esse caracterizado por, entre outros aspectos: ser composto por organizações diretamente subordinadas a empresas globais de grande porte, detentoras de tecnologia de ponta e capital em larga escala, de fácil acesso a créditos — inclusive, muitas vezes, de fontes governamentais —, e que são elaboradas e norteadas a partir do pensamento exógeno, assim como são voltadas para o exterior.

O circuito inferior, por outro lado, é caracterizado por Santos (2014) por ser, majoritariamente: composto por organizações de pequeno porte, detentoras de bases tecnológicas consideradas primitivas, e possuidoras de capital reduzido e não-institucional; os empregos tendem a ser de menor duração, com contratos, normalmente, sendo realizados com base em acordos verbais, e com o trabalho autônomo assumindo grande relevância. Dessa forma, segue o autor, embora o número de ocupantes seja pequeno por unidade de produção, a quantidade global de empregados em tal circuito é considerável, o qualificando como sendo o verdadeiro responsável pelas ocupações das parcelas mais pobres da sociedade.

Cabe-se destacar que ambos os circuitos estão em constante interação, sendo os circuitos superiores constantemente responsáveis pelo engendramento de contextos obedientes e disciplinas nos territórios inferiores, com base em uma racionalidade considerada superior e em discursos hegemônicos (SANTOS, 1996), e que, na prática, gera relações de dependência do espaço inferior para com o superior, as quais, para o autor, só poderão ser superadas quando o atual sistema de produção, baseado na busca incessante pela lucratividade, for substituído por outro no qual busque-se a produtividade social (SANTOS, 1979).

⁴ A divisão dos países entre centrais, semiperiféricos e periféricos é oriunda da Teoria do Sistema Mundo, elaborada por Immanuel Wallerstein, sendo tal divisão formada com base na função, na ordem produtiva capitalista global, que cada nação exerce (MARTINS, 2015).

Destacam Cataia e Silva (2013) que, no atual século, em que novas tecnologias de informação tendem, cada vez mais, a fazer parte da realidade do circuito inferior, ademais da expansão do crédito ter possibilitado que as camadas mais pobres da sociedade tenham mais acesso ao consumo tecnológico, tem ocorrido uma dependência ainda maior de tal circuito em relação ao superior.

Os circuitos superior e inferior são esses recortados em duas categorias: verticalidades e horizontalidades. As verticalidades estão relacionadas, majoritariamente, ao primeiro, abarcando as ações dos grupos hegemônicos que agem de forma a manter o funcionamento global da sociedade e da economia capitalista de forma indiferente ao seu entorno, dado que são norteadas por uma lógica racional global; as horizontalidades são formadas pelo local, embora também influenciadas pelas finalidades impostas de fora, as verticalidades, o que não as configura como conformistas, pelo contrário, são locais, simultaneamente, da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta (SANTOS, 1994).

No pensamento de Milton Santos, as organizações, mais precisamente as empresas comerciais, possuem papel fundamental nas tensões existentes nos territórios em regiões periféricas e semiperiféricas, pois as grandes empresas, alocadas nas verticalidades, tendem, a partir de relações interdependentes hierárquicas, a promover decisões que são dependentes e alienantes, já que seguem ordens, normalmente, estranhas ao lugar e orientadas desde áreas distantes; ao passo que as pequenas empresas, locais, assim como os sujeitos a elas relacionados, muitas vezes funcionam como respostas às imposições exógenas, comumente sendo consideradas, sob a ótica da razão hegemônica e global, como irracionais – por não acompanharem a velocidade exógena que tudo almeja (DEGRANDI; SILVEIRA, 2013; SANTOS, 2014).

Contudo, os indivíduos englobados pelo circuito inferior e pela horizontalidade, norteados por uma *contra-racionalidade* e denominados *homens lentos* (SANTOS, 2014), por não serem considerados aptos a acompanhar o ritmo acelerado do circuito superior, tendem a criar suas próprias formas de racionalidade, as quais os permitem escapar, até certo ponto, da racionalidade hegemônica, e, por essa razão, tais homens lentos possuem possibilidades mais

tangíveis de elaborar uma luta, orientada pelos próprios sujeitos locais, a partir da qual se faz possível produzir redefinições para as atuais formas de relações econômicas, democracia, direitos humanos, e outros aspectos norteados pela modernidade europeia (GROSFUGUEL, 2008).

Dessa forma, as urbes em países periféricos e semiperiféricos são marcadas por divisões do trabalho superpostas, tempos rápidos e hegemônicos, e tempos lentos e contra hegemônicos, sendo, de fato, uma grande estrutura na qual diversos agentes estão em constante interrelação dialética e exibem distintos modos de produzir e consumir o espaço (SILVEIRA, 2007).

Nesse sentido, Santos (1996) aponta que o território é um palco constante para conflitos de interesses norteados pela globalização, de maneira que o espaço local — vivido pelos vizinhos — e o espaço global — centralizado em uma razão ideológica de origem exógena e que demanda de cada região a servidão com base em suas normas — estão em constante tensão

METODOLOGIA

De acordo com a taxonomia de Vergara (1998), este artigo é classificado, quanto aos fins, como sendo uma investigação exploratória — dado que não foram encontrados estudos nos quais tais coletivos de entregadores, no Brasil, tenham sido analisados empiricamente — e, quanto aos meios, como pesquisa de campo, pois, embora não tenha sido possível que estes pesquisadores estivessem presentes no campo, dada a pandemia causada pelo Coronavírus, foram realizadas e utilizadas entrevistas com os sujeitos inseridos em tal âmbito, a fim de explicá-lo.

Com relação à coleta dos dados, foram realizadas entrevistas semiestruturadas, por meio de videochamadas, com dois membros dos coletivos previamente mencionados nesta pesquisa (Señoritas Courier e Pedal Express), apontados na *newsletter* do grupo de pesquisa Digilabour — ligado à Universidade do Vale dos Sinos e focado na análise das relações entre trabalho e tecnologia — como sendo dois dos coletivos de entregadores atuando no país e que visam se formalizar como cooperativas (DIGILABOUR, 2020).

Tais entrevistas, realizadas durante o segundo semestre de 2021, foram gravadas e transcritas na íntegra de forma fidedigna, ademais das duas entrevistadas terem sido devidamente avisadas, e consentido, acerca da utilização das informações para fins estritamente acadêmicos. Aponta-se, ainda, que se totalizou aproximadamente três horas de entrevistas. No quadro 1, a seguir, é apresentado o roteiro de entrevista utilizado:

Quadro 1 – Roteiro de entrevista

Categoria	Assertiva	Justificativa	Base Teórica
1	Qual a relação – passada ou atual - das entregadoras e dos entregadores do coletivo com as grandes plataformas de entrega (Rappi, Uber Eats, Ifood, etc)?	Captar a experiência prévia, ou atual, das entregadoras com as grandes plataformas	Standing (2013)
	Quais as percepções das mesmas e dos mesmos, em geral, sobre trabalhar para tais aplicativos?	Captar as percepções das entregadoras dos coletivos acerca do trabalho para as grandes plataformas.	Standing (2013)
2	Em seu entendimento, o que move as entregadoras e os entregadores a aderirem ao coletivo?	Compreender as razões que norteiam as entregadoras a aderirem aos coletivos	Scholz (2016)
	Quais foram as razões para a criação do coletivo?	Captar os motivos que levaram à fundação do coletivo	Scholz (2016)
	Como são tomadas, internamente, as decisões sobre os rumos do coletivo?	Compreender as bases que norteiam a tomada de decisões interna no coletivo	Scholz (2016)
	Quais são as maiores dificuldades na manutenção de um coletivo de entregadoras e entregadores?	Captar as dificuldades no processo de manutenção e crescimento do coletivo	Scholz (2016)
	O que pensa sobre a possibilidade de adesão de tais coletivos a plataformas digitais independentes (como aplicativos próprios)?	Entender o quão viável e o quão relevante é a adesão dos coletivos a plataformas próprias ou alternativas	Scholz (2016)
	Quais são/serão/foram as dificuldades encontradas para aderir a tais plataformas próprias e/ou alternativas?	Compreender quais são/serão/foram as dificuldades para aderir a tais plataformas próprias e/ou alternativas	Scholz (2016)
3	Há diferenças nas formas com que um coletivo de entregadores e entregadoras lida com a cidade em que está inserido em comparação às plataformas do grande capital?	Entender se há diferenças – e quais são – na relação das entregadoras para com a cidade em relação às grandes plataformas	Santos (1999, 2014)
	De que formas o surgimento e o crescimento dos coletivos de entregadores pode agregar às cidades em que estão localizados?	Compreender as maneiras pelas quais o surgimento e o crescimento dos coletivos de entregadores pode agregar às cidades	Santos (1999, 2014)

	Como vê as perspectivas futuras com relação às cooperativas e aos coletivos como forma de resistência às plataformas do grande capital?	Entender quais são as perspectivas futuras para as cooperativas enquanto um campo de resistência	Santos (1999, 2014)
--	---	--	---------------------

Fonte: Elaborado pelos autores

Os dados coletados foram analisados com base na técnica de análise denominada análise de conteúdo temática (BARDIN, 2011), a qual, segundo a sua criadora, deve ser elaborada em três etapas, quais sejam: pré-análise; exploração do material; e tratamento dos resultados, inferência e interpretação. Na primeira etapa, seguindo os critérios de validade apontados pela autora, realizou-se uma leitura flutuante das transcrições das entrevistas realizadas — inicialmente de forma superficial e, posteriormente, de maneira aprofundada —, visando a formulação das hipóteses de análise; na segunda etapa elaborou-se a codificação e categorização *a priori* com base nos trechos considerados pertinentes, a partir de sua relevância implícita (CAMPOS, 2004; SILVA; FOSSÁ, 2015), por estes autores, em relação ao tema aventado e aos conceitos expostos como sendo pertinentes para este estudo; por fim, cumpriu-se o tratamento dos resultados, assim como as inferências e interpretações entre os dados coletados e a literatura pertinente ao estudo, explicitadas previamente nesta pesquisa.

Nesse sentido, ainda acerca da utilização da análise de conteúdo temática (BARDIN, 2011), as categorias utilizadas foram: (1) precarização do trabalho e os aplicativos de entregadores do grande capital; (2) coletivos de entregadores; e (3) os coletivos e a urbe. Ressalta-se que a escolha por utilizar tais categorias advém por, nesta pesquisa, buscar-se, dentre outros aspectos, responder se os conceitos de Precariado (STANDING, 2013), Cooperativismo de Plataforma (SCHOLZ, 2016) e Verticalidades e Horizontalidades (SANTOS, 1999), podem, ademais de explicar aspectos relacionados à realidade dos coletivos de entregadores no país, indicar perspectivas futuras para tais grupos e, por essa razão, as categorias estão relacionadas a tais bases teóricas.

UNIDADES DE ANÁLISE

Consoante apresentado na subseção anterior, foram realizadas entrevistas com membros de dois coletivos de entregadores: Señoritas Courier e Pedal Express.

A Señoritas Courier é um coletivo de entregadoras e entregadores, atuante na cidade de São Paulo, estado de São Paulo, composto por mulheres heterossexuais, lésbicas, gays, bissexuais, travestis, transexuais e transgêneros, e criado em 2017, quando sua fundadora, Aline, que já possuía experiência na função de entregadora, tanto por ter trabalhado para uma empresa de logística quanto autonomamente, ofereceu um serviço de entrega, por via de uma rede social, para outras mulheres que desejassem realizá-lo e, ao perceber o interesse de dez mulheres, optou por criar um grupo que, posteriormente, se tornou o coletivo em voga. No segundo semestre de 2021 o coletivo era composto por 10 pessoas ativas, embora tal quantitativo tenha alcançado 18 indivíduos durante o ano de 2020.

O Pedal Express, por sua vez, é um coletivo composto por entregadores e entregadoras atuante na cidade de Porto Alegre, estado do Rio Grande do Sul. Composto, no segundo semestre de 2021, por oito integrantes — maior quantitativo na história do coletivo, embora almejem chegar a 12 membros — e tendo sido criado no ano de 2010 por três pessoas, após uma delas ter trabalhado como entregador na Nova Zelândia e, ao retornar, ter optado por aplicar a experiência organizacional obtida no exterior em sua cidade natal.

ANÁLISE DE RESULTADOS

No presente capítulo são apresentadas, a fim de responder aos objetivos da pesquisa, as análises dos dados coletados, no qual, primeiramente, discorre-se sobre as aproximações entre precarização do trabalho e os aplicativos de entregadores do grande capital; posteriormente aborda-se as experiências e dificuldades dos coletivos de entregadores; e, por fim, as relações entre os coletivos e as urbes em que estão inseridos.

PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E OS APLICATIVOS DE ENTREGADORES DO GRANDE CAPITAL

Nesta categoria buscou-se identificar se na percepção dos entregadores dos coletivos os processos de trabalho presentes nas empresas de entrega poderiam ser qualificados como trabalhos precários, seja pela baixa remuneração, pela ausência de garantias de vínculo empregatício, de segurança no trabalho ou garantia de reprodução de habilidade.

Enquanto houver um menino fazendo uma entrega, na hora do almoço, levando comida para lá e para cá, sem comer, isso não é condição de trabalho digno. [...]O cara para trabalhar no aplicativo precisa de um limite de horas. E nesse limite de horas, você tem que ter um limite de pessoas que estão ali trabalhando. Porque se você deixar, essas pessoas vão ficar ali trabalhando 12, 14, 18 horas na rua, dormindo na rua [...] (Señoritas Courier).

Eu também vejo a questão de como os aplicativos não estão nem um pouco preocupados com os entregadores, até mesmo pelo formato das mochilas. Sabe, algo completamente desconfortável para os entregadores. É muito difícil para os entregadores estarem numa posição de pedalar, tu consegue ver o desconforto da pessoa, sabe? Tem toda essa questão da saúde dos entregadores. O serviço de entrega usa muito do seu corpo e sente os impactos disso, né? (Pedal Express).

Retomando Standing (2013), podemos compreender o precariado como pessoas desprovidas das sete formas de garantia relacionadas ao trabalho, apontadas anteriormente. Para Antunes (2020), juntamente com a terceirização, a informalidade e a flexibilidade como elementos cruciais das empresas globais atuais, a intermitência vem contribuindo na corrosão da proteção laboral. Nesse aspecto, observou-se que as atividades de entregadores de empresas-aplicativos podem ser compreendidas precárias, pois apresentam os elementos que caracterizam um trabalhador como precário, conforme as falas das participantes dos coletivos.

Uma das entrevistadas aponta, ainda, sobre o impacto da precarização na subjetividade do entregador, fazendo-o acreditar que sua atividade configura como empreendedorismo.

O menino que trabalha sozinho na rua, ele mal consegue comprar uma câmara de ar para o pneu da bicicleta dele, mas ele fica pensando: “na hora que eu tiver dinheiro, eu vou comprar uma moto, eles vão ver, eu vou conseguir subir nessa moto e vou conseguir fazer 100 km em um dia”. Meu, parece uma competição pra você provar o quanto você é “foda” por poder rodar 12 horas direto, sem pausa para almoço, sem pausa para janta, sem pausa para descanso, pra morrer na frente de um cliente quando você for entregar um lanche, pra morrer de fome. (Señoritas Courier).

O aspecto apontado pela entrevistada remete ao conceito de *autogerenciamento subordinado*, utilizado para indicar cenários nos quais os trabalhadores, especialmente os

precarizados, tomam para si metas e objetivos das empresas com as quais estão relacionados e, assim, embora não tenham qualquer poder decisório, os mesmos buscam, constantemente, estabelecer estratégias subordinadas às dinâmicas gerenciadas pela empresa-aplicativo, como, por exemplo, adquirir um veículo automotor, a fim de conseguir atender a maior quantidade possível de pedidos (ABILIO, 2019).

Outro aspecto apontado nas entrevistas está relacionado a situações de preconceito de gênero, assédio e violência moral sofridos por entregadoras e entregadores, sejam cis gênero ou transexuais, em seus antigos ambientes de trabalho:

E eu também me perguntava: onde estavam as mulheres? Observei que toda mulher que entrava não ficava muito tempo porque sofria assédio, quando ela se declarava uma mulher hetero, ou sofria o preconceito em que ela tinha que provar o tempo todo que era capaz de cruzar o município, de pedalar certa distância, conseguir cumprir um horário: você precisa entregar isso, em tanto tempo, durante tantos quilômetros. Você consegue cumprir? você me prova? E no caso de pessoas LGBTQIA+, normalmente quando eram homens, também sofriam preconceitos de uma lgbtfobia do tipo: “esse aí não vai dar conta”, “esse não nasceu para isso”. (Señoritas Courier).

A fala da entrevistada pode ser diretamente relacionado ao cenário demonstrado no documentário *Entregue como uma garota*, de 2020, no qual o machismo dos representantes dos restaurantes, o assédio de clientes e homens em geral e a falta de locais específicos de troca de roupas para as mulheres explicam, também, o baixo quantitativo de mulheres que atuam nos grandes aplicativos de entrega (ENTREGUE, 2020). Como apontado na subseção acerca das unidades de análise desta pesquisa, o coletivo Señoritas Courier tem como um dos seus principais objetivos receber e alocar mulheres heterossexuais, lésbicas, gays, bissexuais, travestis, transexuais e transgêneros nas funções necessários ao funcionamento da organização.

DESAFIOS E PERSPECTIVAS DOS COLETIVOS DE ENTREGADORES

Diante do contexto de precarização e uberização crescente no âmbito laboral dos entregadores, cenário aprofundado e agravado no contexto de pandemia pela COVID-19 (SILVA, 2020), a utilização da categoria em voga nesta subseção visa, principalmente,

identificar e analisar os seguintes aspectos: razões para a criação dos coletivos e adesão por parte dos membros; como é realizado o processo de tomada de decisões; as dificuldades para a manutenção dos coletivos; e, por fim, as perspectivas e possibilidades de adesão às plataformas digitais autogeridas.

Com relação à criação dos coletivos e as razões que levam os membros a aderirem à organização, foram apontadas características decorrentes do serviço prestado aos grandes aplicativos de entregas:

Uma vez eu participei de uma entrevista no Brasil de Fato, junto de uma menina que trabalhava no Uber ou Ifood, se não me engano, mas enfim, ela dizia por exemplo, que eles não tinham pontos de coleta de água. A gente, por ser um coletivo, acaba criando uma relação diferente desses aplicativos, dessa busca e ida do *delivery*, sabe? Eu sinto que os clientes que solicitam o serviço da Pedal, em sua maioria, já tem um entendimento sobre o quanto esse trabalho é precarizado. Dificilmente eu fico sem água, como ela apontou, ou passo fome, porque já rolou de ouvir de entregadores que eles ficam sem horário de almoço, podem estar fazendo 50 entregas em horário comercial de um restaurante, eles não vão ter um lanche naquele tempo, não vão ter uma água. Então, essa precarização, assim, eu gostaria que motivasse eles a visibilizar novas oportunidades. (Pedal Express).

A todo momento eu me questionava que eu precisava de tempo para me dedicar ao coletivo, que é algo legal, que eu acredito, que gera renda para pessoas que estão numa situação de vulnerabilidade, de um trabalho desvalorizado, que é trabalhar por aplicativo. Então eu me perguntava: por que não essas pessoa virem de uma forma mais humanizada, transparente? Nisso, você dá condições de sustentabilidade, e não é só que a gente fala de sustentabilidade porque a gente faz entrega de bicicleta, mas a gente fala em sustentabilidade, quando pensa como essa pessoa está pedalando, se ela não toma café da manhã, se ela não almoçou, se ela não jantou, se ela não tem condição de cuidar de uma bicicleta correta para pedalar esses tantos kms que pedala, se ela está transportando mais peso do que consegue transportar, se ela está pedalando mais horas, mais kms do que deveria pedalar, entendeu? Então, são coisas que essas

empresas que eu trabalhei, de ciclo logística, essas empresas de aplicativo, não dão condições decentes de trabalho para essas pessoas. (Señoritas Courier).

Para as respondentes, algumas das razões que justificam a criação e o ingresso de entregadoras e entregadores aos coletivos estão relacionadas à forma como são tratados ao prestarem serviço para os grandes aplicativos de entrega, assim como por não possuírem horário para almoço, a inexistência da disponibilidade de água por parte do empregador, a desconsideração acerca das condições físicas e materiais para que os sujeitos possam oferecer a sua mão de obra, entre outras. Tal cenário coaduna com distintas pesquisas nas quais foi apontada a relação direta entre precarização e o trabalho ofertado pelas grandes plataformas digitais de entrega e serviços em geral (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; ANTUNES, 2018; DOORN, 2017; MORAES, 2020) e, nesse sentido, a organização coletiva dos trabalhadores é apontada, por pesquisadores como Grohmann (2020), como uma das formas factíveis de construção de alternativas. Válido destacar, ainda, o entendimento de uma das entrevistadas sobre a relevância da sustentabilidade do trabalho dos membros do coletivo, perspectiva que perpassa o viés ambiental — majoritariamente abordado pelos representantes das grandes empresas de entrega ao falarem sobre o tema (MOURA, 2020a; MOURA, 2020b) —, mas também com enfoque em proporcionar condições de trabalho decentes para o profissional.

Foi perguntado, às entrevistadas, como é realizado o processo de tomada de decisões, internamente, acerca de aspectos que tendem a afetar a rotina de todos os membros dos coletivos, tendo as mesmas apontado:

O presidente da COOFITEC era muito bom, sempre que a gente precisava de algum auxílio, ou de algum conselho, tipo assim, ou precisava sair cedo, sempre nos apoiava. sempre digo: como é decidir coisas em coletivos? Eu sempre gosto de fazer com que as pessoas pensem o seguinte: agora são 8 pessoas, com 8 criações diferentes, com manias, jeitos diferentes, e a gente tenta sempre equilibrar tudo isso numa decisão só. Nem sempre essa decisão é fácil. Nem sempre essa decisão é porque há discordância, em certos pontos, mas sejamos sempre unidos nessa questão de afinar, pra que a gente possa chegar numa decisão que compreenda o grupo em sua maioria. (Pedal Express).

Não há nada completamente estruturado, mas estamos realizando essas reuniões semanalmente. Há uma pauta, até para preparar o espírito para a cooperativa. Quando surgem as tarefas, as pessoas se voluntariam para trabalhar e desenvolver soluções para essas tarefas. A gente vai criando os grupos de trabalho, por exemplo, o regimento interno, então vamos definir desde a entrada das pessoas, o que ela tem que ter, o que ela deve cumprir para preencher os requisitos para poder ficar, até o estágio probatório, o quanto ela deve receber, se vai receber o mesmo que outros que já fazem parte do coletivo, porém, inicialmente, ela não tem poder de decisão igual às outras. (Señoritas Courier).

Como apontado, ambos os coletivos utilizam uma estrutura horizontal, a qual engloba o poder de decisão dos coletivos de forma igualitária para aqueles que, de fato, foram aceitos como membros permanentes, sendo tal prática, inclusive, indicada como uma preparação para a adoção futura do modelo de cooperativa. Dessa forma, os coletivos de entregadores analisados nesta pesquisa possuem, desde já, uma das principais características das cooperativas, a horizontalização e a autogestão por parte dos indivíduos que fazem parte da organização (MORAIS *et al*, 2011).

Sobre as dificuldades para a manutenção dos coletivos e a possibilidade de os mesmos serem transformados em cooperativas, as entrevistadas apontam alguns dos desafios encontrados:

A questão maior é o senso de empreendedorismo em todos. Porque, por mais que todos tenham o mesmo direito e propriedade para tomar iniciativas, nem todos tem isso inato em si, puxar coisas, assumir. Eu sempre faço a analogia do lixo de casa. Se você não tirar o seu lixo todo dia de casa, alguém vai ter de ir que lá e tirar. Às vezes, dentro de um coletivo é difícil de encontrar essa relação de cobrança. É horizontal, não tem chefe, mas todo mundo acaba que manda em todo mundo (Pedal Express).

[...] Há outros coletivos que, para você ter ideia de como é complicado ser uma cooperativa no país, eles começaram como cooperativa, depois de um tempo não aguentaram a carga tributária, desfizeram a cooperativa e criaram uma empresa, daí também não aguentaram a carga tributária e hoje eles atuam como coletivo, onde cada uma das pessoas do coletivo tem sua própria MEI, que foi que manteve o coletivo unido

e funcionando, né? Porque por várias vezes eles quase encerraram as atividade (Señoritas Courier).

As entrevistadas apontaram alguns dos desafios encontrados para a manutenção dos coletivos de entregadores, como a necessidade da conscientização dos seus membros para fins de decisões horizontais, também apontado por Souza *et al.* (2013) com relação às cooperativas, ou mesmo os altos custos necessários para a operação de uma cooperativa formalizada (ESTEVAM; LANZARINI; SALVARO, 2016).

Ainda no que tange à possibilidade de tornarem os coletivos em cooperativas, mais precisamente em cooperativas de plataforma (SCHOLZ, 2016), ou seja, utilizando plataformas próprias, ou autogeradas em conexão com outras cooperativas, foram apontados aspectos que dificultam o desenvolvimento da iniciativa:

A gente começou lá atrás pensando em aplicativo, mas há toda essa questão por trás do que a gente vai ser quando agir por meio de um aplicativo. No entanto, chegou um momento que eu virei e falei assim: a gente não pode abrir mão de ter tecnologia social em nosso negócio. Se a gente vai pensar no futuro no negócio, não há como a gente pensar em analógico, o futuro é digital. Então, a gente precisa se apropriar, daí vem o pensamento de: como combater tecnologia, sem tecnologia? Você não vai deixar de pedir seu lanche pelo Rappi, se não tiver uma alternativa tão rápida e eficiente como no Rappi. No Rappi, você aperta 3 botão, e já fez o seu pedido, já fez o seu pagamento. De repente, você liga pra Aline pra fazer seu pedido às 22:00, eu já não atendo. Às 18:00 eu já não atendo. A gente sabe da importância da tecnologia, sim. Durante o começo da pandemia, quando houve as primeiras matérias sobre os breque dos apps, a gente foi assediado por várias pessoas que tinham aplicativo desenvolvido, e a pessoa dizia: vocês não vão gastar nada! E essa pessoa queria usar a gente pra ser os entregadores do aplicativo dele. Quem iria ganhar dinheiro era ele, pois o aplicativo era dele! [...] A gente não tem grana para pagar essas pessoas, as soluções que ela desenvolve, e a gente não quer desenvolver um aplicativo, a gente quer desenvolver a plataforma de cooperativismo, que é diferente de um aplicativo. Quando você desenvolve a plataforma de cooperativismo, você pode fazer com que mais pessoas, mais coletivos, mais cooperativas se juntem àquilo. Estimula que as pessoas se organizem de forma coletiva. Quando se trata de aplicativo, ele é de propriedade sua, as pessoas baixam, mas você é o proprietário dele. (Señoritas Courier).

Como exposto pela entrevistada, o coletivo Señoritas Courier possui a intenção de, futuramente, elaborar uma plataforma de cooperativismo, e não um aplicativo próprio, a fim de que mais pessoas, ou mais coletivos, possam ingressar em tal plataforma e, dessa forma, não se torne algo “próprio” do coletivo entrevistado; contudo, há dificuldades em relação a possuir o montante financeiro necessário para a elaboração de plataformas digitais, de cooperativismo, que possibilitem que tal ensejo se torne realidade — sem ceder às vontades de indivíduos que se aproximam do coletivo para fins puramente comerciais. Dessa forma, a fala da entrevistada indica o desejo de que o coletivo faça parte da prática conhecida como cooperativismo de plataforma (SCHOLZ, 2016), já apresentada nesta pesquisa, embora as dificuldades para que tal ação se torne realidade ainda impeçam a sua colocação em prática.

OS COLETIVOS DE ENTREGADORES E A URBE

Esta última categoria referente à análise dos resultados engloba as respostas dadas pelas entrevistadas com relação às maneiras como os coletivos lidam para com as urbes em que estão localizados, se tais formas diferem das realizadas pelos aplicativos de entrega do grande capital e, ainda, quais são as expectativas das entrevistadas acerca do potencial de crescimento — e resistência — dos coletivos e cooperativas enquanto organizações locais.

Acerca das relações dos coletivos para com as cidades em que estão inseridos, diferenças e dificuldades, em comparação à relação existente entre as populações e os espaços urbanos e os aplicativos do grande capital:

É um caminho árduo. Muito difícil. Por exemplo, a gente colocou o Señoritas na Baixada Santista, com 2 meninas. A baixada santista é tipo Paquetá, no Rio de Janeiro, as pessoas usam muita bicicleta! Santos é essa cidade, toda plana, cheia de ciclovias, com prudência, porém, existe resistência muito grande das pessoas em fazer pedido de bicicleta por um coletivo informal, principalmente quando esse coletivo se diz feminista, com uma pegada de mulheres, LGBTQI+, a gente enfrentou lá e ainda enfrenta muita resistência por maior parte da cidade, porém, a gente sabe que ninguém mais fica se escondendo. Por isso, quando a gente soube que o coletivo de mulheres e de LGBTQIA + descobrem a Señoritas, eles vão pra salinha, eles vão para o Señoritas. Então a gente pensa numa mudança na sociedade, ele começa do micro: olha, mulheres

e pessoas LGBTQIA+ estão aí! Até conseguir atenção, de repente, do cara, que nem são de coletivos de nenhum, mas é de esquerda, por exemplo. Eu tenho clientes, aqui em São Paulo, por exemplo, que viraram e disseram: meu, eu não quero ter meu comércio associado a esse tipo de empresas que exploram esses trabalhadores, e aí a gente precisa do quê? (Señoritas Courier).

Não posso dizer que os coletivos mudam as cidades, mas eu acho que os coletivos mudam a relação entre as empresas. Uma empresa que trabalha com um coletivo, ele sabe uma visão para uma nova forma de trabalho. Sobre o impacto, acho que é mais o que gera em pequenos grupos e esses pequenos grupos irão refletir no impacto da cidade. Nessas relações os grupos podem saber como as decisões podem ser tomadas de forma horizontal, e essa questão de grupos percebendo que isso pode ser resolvido de forma horizontal, e isso começa a abrir espaços para isso acontecer, sabe? E acho que isso de escolhas horizontais, reuniões, coletivos, abrem uma nova forma de relação. Porque num coletivo você é obrigado a ouvir, quando outros estão falando, né? e aprender quando é seu local de fala. Então acho que isso é uma das principais coisas do coletivo para as cidades, na forma de se relacionar com as pessoas, de se relacionar com as cidades. (Pedal Express).

Na leitura dos trechos acima, sob a ótica do pensamento Miltoniano, mais precisamente com base nos conceitos de *Verticalidades* e *Horizontalidades*, é possível notar que, ao passo que as plataformas digitais de entrega do grande capital estão relacionados ao primeiro, dado que visam, também, a manutenção e fortalecimento da racionalidade hegemônica capitalista, ademais de seguirem ordens exógenas à região em que estão inseridas, de forma que a tendência é que os interesses corporativos globais se sobressaiam aos das sociedades locais (SANTOS, 2002, 2014); os coletivos de entregadoras e entregadores, por outro lado, ao darem oportunidades de trabalho a atores regionais que não possuem espaço seguro para a sua atuação nos grandes aplicativos, assim como contarem com o auxílio de outros atores locais, como clientes e pequenas ações orgânicas de divulgação, norteiam suas ações com base em um pensamento local, voltadas a atender primordialmente esses mesmos atores, se configurando como organizações plurais, que proporcionam voz ativa e remuneração justa aos seus membros, configurando uma solidariedade orgânica que permite a produção local de uma

integração solidária, permeada pelos aspectos econômicos, culturais e, claro, geográficos, de tais regiões (SANTOS, 2002).

Foi questionado, também, como as entrevistadas veem as perspectivas futuras com relação às cooperativas e aos coletivos como forma de resistência às plataformas do grande capital:

Eu sou alguém bem pé no chão. Sou realista. Então, sim, existe uma grande possibilidade do cooperativado, do coletivo, só que essa caminhada tem que ser longa, porque é uma desconstrução, como o machismo, como outras questões culturais. Não são as coisas que a gente preza hoje em dia, toda essa relação de trabalho precisa ser desconstruída. [...] Só que eu acho que só o fato de rolar essa amplificação do coletivo, mesmo que a empresa não se torne um coletivo, só os fatos dos coletivos estarem sendo mais comuns, mais em contato com as empresas, eu tenho uma esperança de que isso mude a relação de trabalho, mesmo que ela seja uma relação de trabalho vertical. Então eu acredito que isso possa criar uma proximidade dentro da empresa, porque a gente vê hoje em dia empresas que têm seus problemas como qualquer empresa, mas empresas que mesmo não sendo horizontais, elas buscam uma relação mais horizontal com seus empregados, como reuniões de aproximação, reuniões de propostas de trabalho. E eu acho isso que é muito do coletivo, de ver a pessoa não só como objeto de trabalho, como um relóginho, uma maquininha, mas alguém que passa por seus processos individuais, que em alguns momentos, ela vai estar rendendo mais e outros nem tanto, assim como um máquina, que as vezes precisa de um óleo, a gente também precisa de um tempo. Eu acho que a questão não é se nosso futuro vai ser cooperativo ou o futuro vai ser coletivo, mas eu acho que o fato do cooperativismo e coletivo estarem aumentando, vai mexer, querendo ou não, com um pouco das estruturas verticais. (Pedal Express).

Foi aquilo que te falei, sou muito otimista, mas eu espero que mais pessoas acreditem que é possível, é viável, se manter e sobreviver e mudar no mercado, sob a forma de coletivo e de cooperativa. Eu também penso que essa pressão que foi feita com o Breque dos Apps, que ela retome, porque nada muda, a gente continua em risco, a categoria continua dividida, há várias questões que precisam ser resolvidas, a gente precisa pressionar o governo — não esse governo do Bolsonaro, porque esse governo não vai fazer nada em prol da categoria, dos pobres e tudo mais. Mas a gente precisa se manter

firme, forte, que é possível, e se apropriando daquilo que o outro usa que a gente não tem. Se é preciso estudar programação, então vamos estudar melhor sobre isso. O cara não vai sair da periferia e estudar programação, se ele vai participar de um programa seletivo, aquele de brancos, onde você sabe que você vai ficar horas ali e já sabe que tem a pessoa contratada e que você está ali apenas para fazer volume. A gente precisa turbinar as periferias de programação e falar para esses caras que eles têm que saber que essa tecnologia precisa ser revertida dentro da própria comunidade. A gente sabe que um ou outro vai sobressair e vai para o mundo do sonho e vai se dar bem. Mas a maioria não. A gente sabe que as periferias têm um grande potencial, que é assim, você já imaginou se ninguém fosse fazer entregas nessa pandemia? Então quem é foi fazer entrega na pandemia? São os pobres, as pessoas da periferia. Então, se essas pessoas pararem e pensarem: pera aí, eu tenho capacidade de me organizar, de me inscrever para um edital e ver que um dia as pessoas vão ter que olhar para a periferia. (Señoritas Courier).

Embora uma das entrevistadas se considere realista, e a outra otimista, ambas apontam a adoção de coletivos de entregadores, ou mesmo as cooperativas, como formas viáveis de gerarem mudanças positivas no mercado de trabalho ou mesmo na sociedade, seja pela ação direta entre tais organizações e seus membros, ou a relação daquelas para com empresas comerciais verticalizadas que, pelo contato, podem ser influenciadas a adotarem medidas que as tornem, dentro do possível, mais horizontais.

Com relação aos desafios para que tais potenciais sejam alcançados, apontou-se a necessidade de que o conhecimento requerido para a criação e o fortalecimento de coletivos e cooperativas digitais seja levado às periferias, para que os próprios sujeitos locais, que normalmente ficam à parte da realidade das grandes empresas, possam ser os responsáveis pela criação de um mercado de trabalho distinto, mais plural e horizontal.

Santos (2014) denomina como *homem lento* o indivíduo que, por não ser considerado apto, sob a ótica hegemônica global, a comungar com a alta velocidade do circuito superior — no qual busca-se a maximização de tudo a partir da ótica racional e do capital — integra o circuito inferior e, norteador pela *horizontalidade* e por uma *contra racionalidade*, se torna capaz

de escapar, até certo ponto, do totalitarismo da racionalidade hegemônica, sendo, para o autor, o tempo dos homens lentos.

Nesse sentido, a *contra-racionalidade* apontada por Santos (2014), norteadora do denominado *homem lento* e da *verticalidade*, conversa com as perspectivas das entrevistadas sobre as possibilidades futuras para os coletivos e cooperativas de entregadores por, ao invés de se rejeitar totalmente as formas como as grandes plataformas de entregas atuam, busca-se ressignificar as suas práticas, como a utilização de aplicativos, para fins que agreguem a todos os atores envolvidos, de forma que tal ressignificação seja norteadora pelas epistemes e subjetividades dos próprios sujeitos locais, visando-se conjugar uma luta, orientada pelos próprios indivíduos, a partir da qual será possível produzir redefinições para as atuais formas de relações econômicas, democracia, direitos humanos, e outros aspectos norteados pela modernidade europeia (GROSFUGUEL, 2009) e que estão diretamente relacionadas às relações laborais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa tem como objetivo geral analisar se os coletivos de entregadores se configuram como um campo de resistência viável à precarização do trabalho de entregadores, mediados por plataformas digitais, no contexto urbano brasileiro e, para tanto, delimitou-se os seguintes objetivos específicos: (1) identificar quais são as percepções dos membros do coletivo sobre trabalhar para os aplicativos de entrega do grande capital e, ainda, por quais razões entregadores optam por aderir aos coletivos de entregadores; (2) identificar as percepções dos sujeitos sobre as intencionalidades, ou não, de aderirem a, ou mesmo elaborarem, plataformas de entrega autogeradas sob a forma de cooperativas e, ainda, quais são as dificuldades para que tal ação seja realizada; e (3) compreender de que maneiras os coletivos de entregadores se relacionam com o espaço urbano em que estão inseridos em comparação aos aplicativos do grande capital.

Com base na análise dos dados coletados, se fez possível identificar que, para as entrevistadas, o trabalho prestado por entregadores para as plataformas de entrega do grande capital é configurado como sendo precarizado, e, dessa forma, tais indivíduos se enquadram na definição de precariado (STANDING, 2013), ademais de ser um ambiente hostil ao ingresso e à

permanência de mulheres heterossexuais e a população LGBTQI+. Por tais razões, a criação de coletivos próprios é compreendida como uma forma de gerar ambientes de trabalho, para entregadoras e entregadores, mais seguros, horizontais e com remunerações mais justas.

Acerca da intenção de formalização e cooperatização existente nos coletivos, inclusive no modelo do cooperativismo de plataforma (SCHOLZ, 2016), a mesma enfrenta dificuldades para ser colocada em prática devido aspectos tributários do país, assim como dificuldades de financiamento para fins de desenvolvimento da plataforma.

Com relação à forma como os coletivos analisados lidam com as urbes em que estão inseridos, sob a ótica do pensamento Miltoniano, tais organizações estão englobadas nas *horizontalidades*, com base nas quais norteiam suas ações, visto que são formados por, e voltados para, atores locais, sendo indivíduos, que podem ser considerados *homens lentos* movidos por uma *contra racionalidade* (SANTOS, 1979), que buscam “formas de trabalho outras” em relação às grandes plataformas de entrega, formas essas que visam ressignificar a maneira como o trabalho dos entregadores é majoritariamente, e precariamente, realizado atualmente.

Consoante o exposto, e indo ao encontro do sugerido por Grohmann (2020) em seu ensaio teórico, aponta-se que os coletivos de entregadores são, de fato, um campo de resistência viável à precarização do trabalho de entregadores, mediados por plataformas digitais, no contexto urbano brasileiro, e embora os desafios para que tal resistência se fortaleça sejam significativos, o processo de luta está, desde já, se desenrolando.

Por fim, entende-se, como limitações do estudo, que há espaço para um maior aprofundamento entre o pensamento de Milton Santos e a temática analisada, em relação ao que foi realizado neste estudo, e, assim, sugere-se como pesquisas futuras que demais pesquisadores busquem conhecer e analisar a realidade concreta de outros coletivos de entregadores e os arranjos produtivos em que estão inseridos, especialmente em regiões distintas do Sudeste e Sul, com base também em outras perspectivas teóricas do geógrafo, assim como seus possíveis entrelaçamentos para com o campo dos estudos organizacionais.

REFERÊNCIAS

- ABILIO, L. C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019.
- ALVES, G. **Dimensões da reestruturação produtiva**: ensaios de sociologia do trabalho. Bauru: Editora Praxis, 2007.
- ANDRÉ, R. G.; SILVA, R. O.; NASCIMENTO, R. P. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: análise do trabalho dos motoristas da Uber sob o enfoque da precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7-34, 2019.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviço na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ANTUNES, R. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020.
- BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BARZOTTO, L. C.; VIEIRA, L. P. Cooperativismo de plataforma no paradigma colaborativo. **Revista da Escola Judicial do TRT4**, V. 1, n. 1, p. 41-65, 2019.
- BRAGA, R.; MARQUES, J. Trabalho, globalização e contramovimentos: dinâmicas da ação coletiva do precariado artístico no Brasil e em Portugal. **Sociologias**, v. 19, n. 45, p. 52-80, 2017.
- CAMPOS, C. J. G. Método de análise de conteúdo: ferramenta para a análise de dados qualitativos no campo da saúde. **Revista Brasileira de Enfermagem**, v. 57, n. 5, p. 611-614, 2004.
- CASILLI, A.; POSADA, J. The Platformization of Labor and Society. In: GRAHAM, Mark; DUTTON, W. (org.). **Society and the Internet**. Oxford: OUP, 2019, p. 293-306.
- CATAIA, M.; SILVA, S. C. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 1, p. 55-75, 2013.
- CHAVES, A. B. P. Da planta taylorista/fordista ao capitalismo de plataforma: as engrenagens da exploração do trabalho. **Research, Society and Development**, v. 9, n. 6, p. 93, 2020.
- DEGRANDI, J. O.; SILVEIRA, R. L. L. Verticalidades e horizontalidades na função comercial da cidade de Santa Maria-RS. **Revista de Geografia da UFC**, v. 12, n. 29, p. 39-50, 2013.

DIGILABOUR. Coletivos e cooperativas de entregadores no Brasil. **DigiLabour**. Jul. 2020. Disponível em: <https://digilabour.com.br/2020/07/26/coletivos-e-cooperativas-de-entregadores-no-brasil/>. Acesso em: 26 jan. 2022.

DOORN, N. V. Platform labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the 'on-demand' economy. **Information, Communication & Society**, v. 20, n. 6, p. 898-914, 2017.

DRUCK, G.; DUTRA, R.; SILVA, S. C. A contrarreforma neoliberal e a terceirização: a precarização como regra. **Cad. CRH**, v. 32, n. 86, ago. 2019. p. 289-306.

ENTREGUE como uma garota. Direção de Adriana Marmo, Luciana Cury e George Queiroz. São Paulo: Bicicleteiros, 2020. 11 min. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=CJZnNz5g_i8. Acesso em: 25 jan. 2020.

ESTEVAM, D. O.; LANZARINI, J. J. S.; SALVARO, G. I. J. O custo operacional das cooperativas descentralizadas da Região Sul de Santa Catarina. **Revista de contabilidade do Mestrado em Ciências contábeis da UERJ**, v. 20, n. 1, 2016.

GROHMANN, R. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação, da Comunicação e da Cultura**, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020.

GROHMANN, R.; QIU, J. Contextualizando o Trabalho em Plataformas. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, 2020.

GROSGOUEL, R. Para descolonizar os estudos de economia política e os estudos pós-coloniais: transmodernidade, pensamento de fronteira e colonialidade global. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 80, p. 115-147, 2008.

GURGEL, C.; JUSTEN, A. Teorias organizacionais e materialismo histórico. **Organizações & Sociedade**, v. 22, n. 73, p. 199-222, 2015.

MARTINS, J. R. Immanuel Wallerstein e o sistema-mundo. **Iberoamérica Social**, n. V, p. 95-108, 2015.

MORAIS, R. B. S. Precarização, uberização do trabalho e proteção social em tempos de pandemia. **NAU Social**, v. 11, n. 21, p. 377-394, 2020.

MOURA, M. Os maiores restaurantes dos próximos cinco anos ainda nem existem, diz Sebastian Mejía, CEO do Rappi. **Revista Época Negócios**, mar., 2020a. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Startup/noticia/2020/03/os-maiores-restaurantes-dos-proximos-cinco-anos-ainda-nem-existem-diz-sebastian-mejia-ceo-do-rappi.html>. Acesso em: 22 jan. 2022.

MOURA, M. Queremos escapar da lógica irracional das promoções', diz Eduardo Donnelly, diretor-geral do Uber Eats na América Latina. **Revista Época Negócios**, mar., 2020b. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2020/02/queremos-escapar-da-logica-irracional-das-promoco-es-diz-eduardo-donnelly-diretor-geral-do-uber-eats-na-america-latina.html>. Acesso em: 22 jan 2022.

POCHMAN, Márcio. Terceirização, competitividade e uberização do trabalho no Brasil. In: TEIXEIRA, Marilane *et al* (orgs). **Precarização e terceirização: faces da mesma realidade**. São Paulo: Sindicato dos Químicos, 2016.

REOLON, C. A.; SOUZA, V. A teoria dos dois circuitos da economia urbana de Milton Santos: subsídios para uma discussão. **Formação (Online)**, v. 2, n. 12, 2005.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SANTOS, M. **A Natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. **A Natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4.ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, M. No Brasil, trabalho de plataforma como sinônimo de precarização é discurso de classe. **Contracampo**, v. 39, n. 2, 2020.

- SCHNEIDER, J. O. A doutrina do cooperativismo: análise do alcance, do sentido e da atualidade dos seus valores, princípios e normas nos tempos atuais. **Cadernos Gestão Social**, v. 3, n. 2, 2012.
- SCHOLZ, T. **Cooperativismo de plataforma**. São Paulo: Elefante, 2016.
- SCHOLZ, T. **Cooperativismo de plataforma**: contestando a economia do compartilhamento corporativa. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2017.
- SILVA, A. H.; FOSSÁ, M. I. T. Análise de conteúdo: exemplo de aplicação da técnica para análise de dados qualitativos. **Qualitas Revista Eletrônica**, v. 16, n. 1, 2015.
- SILVA, F. A. G. *et al.* Os princípios de economia substantiva de Karl Polanyi em relações de economia solidária: o caso do povoado Cruz (Currais Novos/RN). **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 10, n. 2, p. 93-106, 2011.
- SILVA, W. A. D. O surgimento e fortalecimento das cooperativas de entregadores de aplicativos no Brasil como reflexo do Covid-19. **Revista Eletrônica Sapere Aude**, v. 1, n. 2, p. 103-118, 2020.
- SILVEIRA, M. L. Metrópolis brasileiras: un análisis de los circuitos de la economía urban. **EURE**, v. 33, n. 100, p. 149-164, 2007.
- SLEE, T. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. São Paulo: Editora Elefante, 2017.
- STAHL, R. L.; SCHNEIDER, J. O. As interfaces entre cooperativismo e economia solidária. **Ciências Sociais Unisinos**, v. 49, n. 2, p. 197-206, 2013.
- STANDING, G. **O precariado**: a nova classe perigosa. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.
- SOUZA, D. L. *et al.* Condicionantes negativos em redes de cooperação: Um estudo de caso numa cooperativa agropecuária. **Revista da Universidade Vale do Rio Verde**, v. 11, n. 1, p. 579-589, 2013.
- VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 2 ed. São Paulo: Atlas, 1998.

YOUNG, L. H. B. **Sociedades cooperativas**: resumo prático. 8. ed. Curitiba: Juruá, 2008.

Submetido em 30/04/2022
Aprovado em 21/11/2022