

O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL

Entrevista com Abel Santos: a luta dos entregadores de aplicativos no DF

*Interview with Abel Santos:
The struggle of app delivery people in DF, Brazil*

Ricardo Festi

Professor do Departamento de Sociologia (SOL) e do Programa de Pós-graduação em Sociologia (PPGSOL) da Universidade de Brasília (UnB). <http://lattes.cnpq.br/2554127568377372> / <https://orcid.org/0000-0001-6360-2875>

Pedro Burity Borges

Graduado em Ciência Política na Universidade de Brasília, com estudos nas áreas de Direito à Cidade e Plataformas Digitais. Membro do grupo de pesquisa Mundo do Trabalho e Teoria Social.

Nicolas Eyck van Dyck Araújo de Oliveira

Mestrando em Psicologia pela Universidade de Coimbra, Portugal.

Em meio a uma das piores crises sanitárias da história moderna, os entregadores por aplicativos emergiram como um emblema do cuidado e do sacrifício, trabalhando em sua linha de frente. Concomitantemente, porém, tornam-se um expoente do trabalho precarizado, perigoso e incerto, sobretudo após o clímax da pandemia de COVID-19, a divulgação das precárias condições laborais e a exígua remuneração, que, somados à vulnerabilidade e ao desamparo, foram o mote para as grandes manifestações que promoveram a partir de 2020 no Brasil e fora dele.

Abel Santos, entregador motofretista, membro fundador da Associação dos Motoboys Autônomos e Entregadores do Distrito Federal (AMAE-DF) e, mais recentemente, da Associação dos Trabalhadores por Aplicativo e Motociclistas do Distrito Federal e Entorno (ATAM-DF), se tornou um nome conhecido nos círculos de debate e reivindicação por melhores condições de trabalho para sua categoria profissional. Líder atuante, consolidou-se como um personagem importante à compreensão do

percurso histórico, da organização do trabalho e das estratégias utilizadas pelos entregadores para garantir sua saúde, voz e direitos.

É nesse âmbito que o presente artigo veicula excertos de duas entrevistas realizadas em distintas ocasiões pelo Grupo de Pesquisa Mundo do Trabalho e Teoria Social da UnB: a primeira, em 20 de novembro de 2020, perfaz uma breve apresentação sobre a vida pessoal de Abel, a estruturação da AMAE-DF, a organização dos *Breques dos Apps* e a articulação da categoria para a ação coletiva. Já a segunda, realizada em 16 de agosto de 2021, percorre os meandros da elaboração e fundação da ATAM-DF. Ambas lançam luz sobre a trajetória do trabalho e dos trabalhadores mediados por plataformas digitais no Distrito Federal e no Brasil, enriquecendo a compreensão e munindo o debate crítico acerca da evolução do emblemático ofício de entregador por aplicativo¹.

* * *

ENTREVISTA DE 20 DE NOVEMBRO DE 2020

Entrevistadores: Abel, você poderia nos contar um pouco sobre a sua trajetória de vida. Onde você nasceu, onde cresceu, quem foram seus pais, sua formação educacional, trabalhos...

Abel Santos: Eu nasci em 1991, em Taguatinga, Distrito Federal. Fiz graduação na UNIP, em Recursos Humanos. E estou finalizando [em 2020] minha segunda graduação, em administração no IESB [Instituto de Ensino Superior de Brasília]. Sou pós-graduado em Gestão de Pessoas. Trabalhei na iFood, na 99Food e na Bardy. Minha companheira é formada em gestão também e trabalha com estética. Temos dois filhos juntos e moramos no Recanto das Emas, também no DF. Minha mãe era empregada doméstica e, meu pai, eu não conheci. Sei que meu pai é do Ceará. Minha mãe veio do Piauí pra cá pra trabalhar, em 1960, conheceu ele e gerou a minha pessoa, que nasceu e foi criada em Brasília. Minha mãe sempre trabalhou com limpeza, sempre foi empregada doméstica. Teve meu irmão, de outro pai que veio também do Piauí. Meu pai, eu nunca tive contato, nunca tive convivência, abandonou minha mãe quando ela ainda estava grávida de mim. Sempre quem [me] cuidou e criou foi minha mãe. A gente morou em Samambaia, e, com 7 anos, eu mudei pro Recanto e desde então eu tô aqui. Tem 20 anos que eu moro no Recanto, né? E eu fui crescendo aqui, periferia. Recanto das Emas antes era bem precário em relação a tudo, hoje tá desenvolvendo mais, isso porque eu faço parte de uma liderança comunitária aqui do Recanto, onde a gente cobra pelo menos o básico que o Estado deveria atender: educação, segurança,

¹ As entrevistas duraram, respectivamente, 1h18' e 47', sendo que esta publicação é uma seleção das partes consideradas as mais relevantes para os/as leitores/as.

saúde, moradia, transporte público. Então, a gente tá sempre na luta, tanto aqui pela cidade quanto pela categoria. Eu vim me tornar motoboy há 10 anos, em 2010 pra 2011. Quando eu fiz meus 18 anos, tirei minha habilitação e iniciei a minha faculdade. Aí, pra pagar minha faculdade, eu já trabalhava de carteira assinada como motoboy, entregador. Aí a gente fazia entrega de ofício, recolhimento de documento, entrega de cartão, de convite, tudo aquilo que envolvesse com papel era o trabalho que a empresa prestava na época. Desde então, eu nunca saí desse segmento. Quando não era motoboy, fui motorista de Uber. Quando o Uber precarizou de forma extrema, surgiu o iFood, e aí a gente já foi migrando, porque pagava mais. E, hoje, a gente vive a precarização nas duas vertentes, tanto motorista quanto entregador. Aí hoje trabalho só no iFood, no caso, tô lutando pra terminar essa segunda graduação, bacharel em Administração, pra poder tentar seguir essa linha, de administrar, gerir pessoas, planejamento estratégico, plano e projeto. Aqui, no Recanto, também tem um instituto, Instituto Rueira, que a gente cuida de crianças e jovens dos 9 até os 21 anos, e aí com o instituto a gente tenta cobrar o Estado dessas questões básicas, né? Então eu tô sempre envolvido em alguma luta, né? Se não é pela cidade, é pelos entregadores. E esse é o resumo da vida, né?

Entrevistadores: E você sempre trabalhou aí no Recanto das Emas? Como entregador, ou...

Abel Santos: Não, no caso, aqui em Brasília onde dá dinheiro é o Plano Piloto. Asa Sul, [Asa] Norte, Sudoeste, Cruzeiro, Plano Piloto, ali do centro do que é Brasília. E Águas Claras, que é uma cidade que tem um poder econômico muito alto. Então sempre que, tanto como motorista, quanto como entregador de aplicativo, a gente sempre busca trabalhar nessas mediações, sempre ali no centro de Brasília. As “satélites”, como a gente chama aqui, que são as cidades periféricas, elas não são boas de trabalhar nem com a vertente motorista, [pois a] insegurança [é] muito alta e [há o] risco de assalto – tanto que eu sofri um e, por isso que eu saí dessa parte de motorista de aplicativo –, nem como entregador, que não tem demanda. Nas cidades satélites é mais lucrativo pro restaurante ter o seu entregador fixo do que trabalhar com os entregadores do aplicativo. Porque ali ele vai pagar só aquela demanda dele, e se fosse pra ter o aplicativo, como o aplicativo cobra de 25% a 33% da parte bruta que o restaurante vende, não compensa pro restaurante. Usando o entregador do aplicativo fica mais caro do que ele pagar um entregador ali na diária pra ele pagar as taxas das entregas que ele for fazendo. Porque ele é micro, né? Ele é uma pequena empresa, então ele não dá conta de sustentar um aplicativo da forma que lá no Plano, uma Asa Norte da vida, que tem um poder econômico muito maior. Eles conseguem pagar tranquilamente e ter um retorno de forma que eles conseguem obter lucro, né?

Entrevistadores: Então como você trabalha nas partes mais centrais, você leva quanto tempo pra chegar ao trabalho?

Abel Santos: De moto, como a gente não se prende a engarrafamento, é cerca de 30 minutos. Mas na época que eu usava o carro, chegava até 40 minutos, dependendo do engarrafamento.

Entrevistadores: Vou entrar um pouco na questão da luta política. Queríamos saber se você também se engajou ou está engajado em outras lutas. Você já nos citou pelo menos duas, envolvendo bairro, a questão das crianças. O que te motivou a começar a se engajar politicamente nessas lutas?

Abel Santos: Aqui, no Recanto, como eu tive a minha infância aqui, né? Estudei toda a parte do meu Ensino Fundamental, Médio, infelizmente 80% dos meus colegas que eu tive esse contato na época de escola ou estão mortos ou estão presos, devido ao envolvimento com o tráfico de drogas, com a criminalidade da região... E aqui teve uma guerra muito sangrenta na minha adolescência que era uma quadra *versus* a outra, e eu morei numa dessas quadras, a 804, que tinha uma guerra muito grande com a 802, 803. E aí eu vi muitos amigos morrerem no meio dessa guerra e, às vezes, sem ter feito nada, né? Não por ser vítima, mas porque se envolveram com a pessoa errada. E aí, tava na hora, um lado veio matar aquela pessoa, e ele tava junto e morreu ali simplesmente por estar do lado daquela pessoa. E aí eu vi que o Recanto das Emas, infelizmente, é esquecido pelas autoridades competentes, que poderiam estar resolvendo muitos desses problemas, e, na medida que eu fui crescendo, fui me envolvendo aos poucos com pessoas, lideranças dentro do Recanto que cuidavam de reivindicar algumas melhorias. Ano passado, no final do ano, eu resolvi montar esse instituto. Os amigos vizinhos de quadra que a gente jogava futsal, golzinho, a gente já tinha esse nome, Rueira, que era o nome do nosso time. Então eu sentei com eles e conversei sobre o instituto que eu queria montar para amparar as crianças, e todo mundo concordou, e acabamos montando. Nessa trajetória de um ano, diversas pessoas com competências acadêmicas que conhecemos resolveram somar, dando seu trabalho voluntário a isso. E desde que eu comecei nisso, a gente já teve muitos resultados dentro do Recanto das Emas, de amparo a mulheres que sofreram violências domésticas, de amparo às próprias crianças com professores que estão disponíveis a dar reforço escolar, pra inserir ali os direitos básicos, antropologia, filosofia pra essas crianças, a parte da cultura, que nós já temos duas grandes pessoas que estão desenvolvendo projetos pra combater o racismo, a homofobia, a questão de promover o respeito entre essas crianças. E o objetivo do Instituto hoje é poder construir nessas crianças um cidadão crítico pensante, respeitador e tolerante, em questão dele viver dentro da sociedade. Eu acho que, como a gente ajudou muito nessa parte da pandemia em ajudar as famílias dessas crianças, que muitas dessas passam fome, a gente tem um reconhecimento grande, um agradecimento, as famílias procuram para parabenizar e isso é um retorno muito satisfatório. Com os entregadores não foi muito diferente. Eu sempre tava envolvido nas manifestações, eu

sempre quis tá ali, sabendo o que tava acontecendo em relação às leis que regem o trabalho. Quando os aplicativos chegaram, cercando o mercado, a gente viu que tinha uma necessidade de regulamentação, mas a primeiro momento, como eles estavam pagando muito bem, fazendo aquele chamariz financeiro muito forte, não se teve nenhum tipo de atenção em relação a isso, mas já era visto que se iria precisar num futuro bem próximo. E aí chegou antes do que qualquer entregador esperava, porque a Uber começou a precarizar, se tornar inviável em 5 anos, no caso de motorista de aplicativo. Já os entregadores não, foi coisa de 2 anos. [Em] 2 anos a precarização já começou, e nesse último ano que foi onde ela se intensificou e demonstrou que não tem nenhum tipo de condição de você trabalhar por essa nova relação de trabalho. Então só veio se intensificando essa necessidade de regulamentação, de reconhecimento trabalhista, de a gente ter algum tipo de lei que traga um seguro pra pelo menos as necessidades básicas do trabalhador que tem essa relação de trabalho. Me envolvi nisso há 3 anos atrás com alguns amigos, mas não teve um desencadeio forte como teve agora. No ano passado, mais ou menos no meio do ano, se teve dois fatos atípicos no DF. Um fato foi a discriminação racial e questão de classe de um entregador com uma cliente em Águas Claras, onde a gente foi pras ruas reivindicar, e o outro foi uma agressão de um Policial Militar a um entregador em Taguatinga, e nós também fomos pras ruas reivindicar. E essas duas foram um marco. Eu realmente vi que queria estar lá dentro, brigando pela categoria. Desde então, veio a ideia de formar associação, teve a parceria com outros entregadores que também tinham a mesma finalidade, então nós nos unimos e criamos a AMAE-DF, que hoje estamos engajados pra poder lutar por esses direitos básicos pra categoria.

Entrevistadores: Então o processo de organização da AMAE-DF começa por esses dois conflitos, que reuniram pessoas, isso foi em 2018?

Abel Santos: Foi no início de 2019 no caso, né? E aí esses dois ocorridos marcaram pra mim: aquele grupo de entregadores estavam no momento da presença, como eu me destaquei pra cobrar ali, aquele grupo meio que me reconheceu como liderança, e teve o início. Daquela trajetória pra cá, no início desse ano, em janeiro, nós tivemos uma manifestação em frente ao Palácio do Buriti, que é a casa do governador, pra reivindicar algumas questões em relação à representatividade dos entregadores, e nós fomos recebidos pelo Secretário de Comunicações dele, o Cajazeiras, e no que foi discutido dentro da pauta, nós vimos a necessidade da AMAE-DF, porque o sindicato e a cooperativa não estavam tendo representatividade, eles não estavam buscando pelos anseios da categoria de entregadores em si. Eles estavam ali tentando trazer pra eles o direito de representar essa nova categoria pra que eles pudessem crescer em cima dessa nova vertente. Então não era isso que a gente queria. Nós, daquele grupo que estava nessa manifestação no início desse ano, vimos a necessidade dessa associação. Aí pouco tempo depois, no início de fevereiro, foi uma manifestação mais

específica, contra o aplicativo da Loggi em específico. Aqui, em Brasília, eles trabalham da mesma forma que eu creio que é em São Paulo e que é no Rio de Janeiro, aquele galpão que destina pros entregadores em geral fazer as entregas em determinados lugares. Eles [os entregadores] saem com sacas e, ao finalizar a rota, eles voltam pra pegar outra saca. Nisso, eles estavam reivindicando por conta do valor da saca que tinha diminuído bastante. Continuava a mesma rota, mas pagando menos na saca. Então se teve essa manifestação, e quem estava à frente da manifestação era o Alessandro Sorriso, hoje o presidente da AMAE-DF. Então ele teve um bom contato com os entregadores da Loggi, pouco tempo depois eu o conheci. Eu já tava com essa ideia de montar a associação, ele compactuou da ideia, e a gente alinhou ali os pensamentos e começou a batalhar pra construir o estatuto, pra poder formalizar, pra poder ter a AMAE-DF. Aí veio a pandemia, teve uma dificuldade muito maior. Nós tivemos um escritório de advocacia que apoiou, e aí a gente conseguiu constituir a AMAE-DF. Aí ela foi constituída realmente em julho deste ano, de 2020. Então, só temos aí 4 meses de atuação de forma, de reconhecimento do Estado como instituição, né? E aí nós já conquistamos muitas coisas, mas devido ao trabalho que sempre foi feito voltado pra categoria em si, não pra inflar ego ou pra ganho pessoal. Sempre foi buscando o melhor pra categoria.

Entrevistadores: Muito interessante, deixa eu só entender alguns detalhes desse percurso. Essas diversas manifestações fizeram com que as pessoas se conhecessem. A organização dessas manifestações era espontânea? Era algo que surgiu ali do coletivo dos trabalhadores, utilizando pra se organizar o *Whatsapp*? Como que foi a comunicação entre vocês?

Abel Santos: Foi mais assim: foi uma época que os aplicativos não tinham tanta disseminação, que foi antes da pandemia, né? Realmente o aplicativo cresceu e disseminou entre os restaurantes na pandemia, porque eles tinham a necessidade de vender à distância, mas, na época, não. Eram mais restaurantes de grande porte, McDonald's, os shoppings, que tinham aquela concentração de lanchonete, alguns restaurantes como a gente tem aqui, Potiguar Caldos, Rei do Camarão, Xique Xique. São restaurantes já grandes e que viram que essa oportunidade era boa pra se ter um ganho, né? E aí a gente meio que se concentrava sempre próximos desses restaurantes. O próprio trabalhador, nós firmamos alguns pontos pra que pudéssemos esperar aquela chamada [demanda do aplicativo] ali em conjunto, até mesmo pra fazer a prevenção de um possível roubo. Às vezes, porque um levava um café, o outro levava um pão de queijo, aí um levava uma garrafa d'água, entendeu? Era próximo de algum restaurante que deixava a gente usar o banheiro, tomar uma água. E aí tinham aquelas concentrações, né? Que eram os pontos que nós mesmos determinávamos na cidade, que era pra fazer aquela espera mediante onde você estivesse pra trabalhar. E ali a gente começava a conversar um com o outro, trocar aquela ideia, passar pra ele o

que era necessário. Formavam-se grupos que até hoje existem. Tem um grupo de Whatsapp que é o “Acelerados da 405”, porque o pessoal se reunia na 405 Sul. Tem o pessoal que se reúne no Terraço (Shopping), aí tem o grupo lá do Terraço. Então, tanto que quando sai pra trabalhar, a gente manda no grupo “Como é que tá hoje?”, aí o pessoal acaba respondendo: “Hoje tá fraco, só fiz dois pedidos”, “hoje tá bom, corre”, e tal. E aí foi se formando esses grupos, e na medida do tempo, eu me via em 80% dos grupos de Brasília. Pessoal me colocava nos grupos e acabava direcionando essa responsabilidade de organizar manifestação, ponto de encontro, conversar com Secretaria de Segurança Pública, fazer os pedidos informativos pra mim. E aí a gente começou a fazer essas manifestações dessa forma. Aquele grupo que era mais cabeça falava: “vamos fazer tal dia, tal hora em tal lugar”. E aí a gente mandava nos grupos. Na hora que ia trabalhar, saía falando pro pessoal “tal dia, tal hora e tal lugar vai ter manifestação, a gente vai tentar reivindicar isso, isso e aquilo, então vamos pra luta”. Então, quando o Sorriso chegou, que ele também fazia parte de mais de 80% dos grupos do DF, só se intensificou mais. [Por]Que aí eu divulgava, ele divulgava, o pessoal que me seguia já estava divulgando, o pessoal que seguia ele já estava divulgando, e, quando a gente via, já tinha uma grande massa mobilizada pra fazer as manifestações. A princípio foi bem espontâneo mesmo. Às vezes, vinha um anseio da própria categoria em pedir manifestação, em pedir uma luta por determinada causa, e aí de acordo com o que foi desenvolvendo, passando o tempo, que a gente foi realmente estruturando essa entidade pra poder estar sempre à frente e começar a criar conteúdo pra que os entregadores acordem, pra que os entregadores vejam que [a realidade] não é dessa forma que os aplicativos divulgam, e tudo mais. Então a gente conseguiu fazer uma referência pro pessoal na hora de buscar orientação e até mesmo na hora de a gente fazer algum tipo de reivindicação.

Entrevistadores: Só um detalhe também, essa divulgação, ela era por Whatsapp ou Instagram? Você falou o pessoal que te segue, né.

Abel Santos: É, a gente fala “segue” porque é aquele cara que tem mais ou menos o mesmo pensamento, mas tudo iniciou no Whastapp mesmo, né? Que tinha ali uma capacidade de alcance maior. O Instagram só surgiu quando veio a AMAE-DF, né? Que aí a gente dissemina algumas coisas no Instagram. Mas nós vimos que, se eu quiser atingir o entregador, é o Whatsapp. O Instagram não tem o efeito de atingir o entregador, né? Agora, o Instagram dá uma visibilidade pra UnB, que acaba conhecendo, pra desembargadores, pro pessoal do MP, pra político, pra parlamentar, essas coisas assim. E aí a gente consegue uma visibilidade, e eles acabam procurando quem tem interesse de ajudar na luta, né? Agora, pra você conversar com os entregadores, tem que ser Whatsapp, é só Whatsapp.

Entrevistadores: Abel, pelo que tu falaste, eu entendi que foi pra você um processo muito natural de ir se colocando como uma liderança nesse processo. E aí, sobre o que tu estavas falando agora, eu queria perguntar se para os outros entregadores foi um processo de adesão fácil, foi um processo rápido. Como é que foi esse processo dos outros para aderir à AMAE-DF?

Abel Santos: No caso, quando era só a minha pessoa, vamos dizer, né? Quando eu mesmo usava só a minha cara, só o meu nome, e a gente estava ali no meio do bolo doido gritando, era uma coisa mais fácil de adesão, porque a gente tinha aqueles grupos, né? Como se fossem aquelas painelas que tivessem mais ou menos o mesmo pensamento. E fazia aquela união daquelas painelinhas ali e ia reivindicar. E aí o Sorriso veio. Ele alinhou ali os pensamentos, ele tinha a painela dele. Só que não tem só a gente nesse meio, nesse cenário, e nós, eu mesmo junto com o Sorriso, nosso objetivo com a AMAE sempre foi ajudar os entregadores, porque meu irmão é entregador, eu tenho amigos que são entregadores, amigos que cresceram comigo de infância, então eu quero ver as pessoas bem, tendo ali um retorno bacana. Da parte dele, [é] da mesma forma. Só que, infelizmente, quando se cria uma associação, essa parte política ela meio que vem obrigatória, meio que vem junto. A colocação política dentro da sociedade em relação àquela categoria em específico, ela surge naturalmente. E aí nós nos tornamos inimigos das outras entidades dentro do Distrito Federal que buscam mais a questão política. O Sindicato dos Motoboys, a cooperativa, que é a Coopermotos. Hoje eles têm mais essa atuação no Distrito Federal, que eles querem fazer política. Nós não entramos com esse intuito. E aí nós começamos a ter inimigos, e esses inimigos começaram... Por terem mais tempo, por ter contatos, uma base muito mais sólida, do que a gente, [que] tá iniciando, esses inimigos se levantaram, eles falaram contra a associação. Até hoje é assim. Se a gente divulga alguma coisa, eles divulgam o contrário, eles batem contra. E os entregadores, querendo ou não, tem o pessoal que é das antiga, né? Que é o pessoal que era motoboy, que tinha salário fixo, que tinha ali o aluguel, que era CTPS, que hoje teve que passar pros aplicativos, mas eles não gostam dessa nova dinâmica de aplicativo porque não tem segurança. E aí eles querem que voltem ao que era antes, em relação à relação de trabalho. E aí eles apoiam o sindicato, a Coopermotos, porque quem fundou o sindicato e a Coopermotos já são 50 anos, 40 anos dentro do DF, brigando por essa questão do motoboy. E aí nós estamos com uma dificuldade de adesão muito grande em relação a isso, por mais que nós estivéssemos ali, liderando o DF frente ao Breque, que foi uma movimentação nacional. Hoje, eu, em particular, tenho reuniões periódicas com o IWGB [The Independent Workers' Union of Great Britain], que é o sindicato dos entregadores em Londres, e a gente fez ponte com a Guatemala, México, Argentina, Itália, e sempre tamos aí à frente de buscar melhorias pra categoria. A AMAE-DF já tem uma Lei Distrital aí, que é dos pontos de apoio, que foi pensada e construída junto com o [deputado distrital] Fábio Félix, nós temos alguns outros pontos de reivindicação dentro

da Câmara Distrital, que é pra regulamentar a atividade. Os entregadores novos têm facilidade de aderir à AMAE-DF, porque é um pensamento mais ou menos igual, mas os entregadores que eram CTPS, mais antigos, estão mais ali alinhados com a Sindimotos e a Coopermotos. E são dois inimigos que se uniram pra vir contra a AMAE-DF. E aí a gente tem que lutar de uma forma que não seja contra eles, porque não tem lógica a gente ficar nessa briga, né? Mas a gente tem que representar a categoria perante o poder público, perante o Estado, de uma forma que vá abranger a todos, e não só esse pessoal que nos abraça, mas que venha trazer o benefício pra todos, então a gente acaba escutando todos. “Qual a sua reivindicação?”, “Qual a sua dor?”, “Qual a sua necessidade?”, “Como a AMAE-DF pode estar ajudando?”, “No caso de regulamentação, qual sua opinião?”, “O que que você acha que deveria ter na relação de trabalho entre você e os aplicativos?”. A gente vai tentando construir algo que seja de senso comum, porque o objetivo é ajudar a categoria, não é de ter um autobenefício em relação à AMAE-DF.

Entrevistadores: Abel, como que é a dinâmica cotidiana da AMAE-DF? Vocês, para conseguir, por exemplo, pensar a política, os próximos passos, vocês têm reunião, têm assembleia, buscam fazer reunião nos locais onde os trabalhadores estão? Como se dá essa dinâmica?

Abel Santos: Então, a dinâmica se limitou muito por conta da pandemia. Nós não conseguimos fazer reuniões onde tivesse uma participação maior dos entregadores por conta de aglomeração, mas nós tentamos fazer reuniões periódicas. Nós tentamos fazer ali um corpo a corpo com os entregadores, até mesmo não só pra apresentar o trabalho da AMAE-DF, mas também pra chamar os entregadores pra fazer parte dessa luta, pra tá junto. Também buscamos tá demonstrando que não é só o motoboy, mas também o bikeboy, que é o cara que entrega com bicicleta, o cara que entrega com carro, independente do meio que ele usa pra fazer a entrega, ele é entregador. A AMAE-DF tá pelos entregadores, não só pelo motoboy. Nós tentamos buscar, nós buscamos que eles entendam isso e nós tentamos fazer com que eles tenham esse pensamento e de virem somar, de fazer uma união. E aí nós temos as reuniões do pessoal que é da diretoria, alguma coisa mais periódica para pensar estratégias de se comunicar com todos os entregadores de forma geral, de como vamos apresentar algum projeto ou alguma possível, que venha virar alguma possível PL pra ajudar os entregadores, de uma forma que leve realmente a voz do entregador ao poder público. Nós buscamos fazer essas reuniões estratégicas pra tentar dar a voz pro entregador. E nós buscamos tá sempre ali, no meio dos entregadores, falando da AMAE-DF, pedindo apoio, pedindo pra que eles venham somar na luta e tudo mais. Por mais que seja difícil, a gente sabe que é o trabalho de formiguinha: se conquistou um, esse cara conquista mais um, que conquista mais um, e assim a gente vai crescendo aos poucos.

Entrevistadores: E vocês chegaram em algum momento a pensar na possibilidade de criar, ao invés de uma associação, um sindicato?

Abel Santos: É, nós criamos, mas, meio que, dentro dos [núcleos dos] próprios entregadores, essa palavra “sindicato” já cria uma aversão dos entregadores e, principalmente, os que estão entrando agora. Aqui, no DF, o Sindimotos, quando começou, que era outro presidente na época que chegou aqui em Brasília, teve uma adesão muito grande. E aí o presidente responsável, na época, que eu não lembro o nome agora, ele fez meio que uma campanha, que era para arrecadar fundos no meio dos motoboys. E no final ele voltou para São Paulo com o dinheiro de todo mundo e não teve respaldo algum pelo dinheiro empregado. Aí começou uma aversão. Depois, esse novo presidente assumiu e tentou levantar. Aí o Sindimotos ajudou algumas pessoas, mas não faz o trabalho que os entregadores esperam pra categoria em si. E aí a gente viu que se a gente fosse constituir o sindicato para ter carta sindical, nós não teríamos a mesma força nem contra as empresas, nem no meio dos entregadores que nós temos hoje. Então nós [nos] desvinculamos [d]essa questão de sindicato. O que a gente quer é ter uma central de organização desses trabalhadores, que eles possam ter voz através da associação, mas que não seja algo que venha a prender o entregador, que venha a cobrar o entregador, que queira alguma coisa em relação monetária do entregador. A gente sabe que o reconhecimento por parte da categoria e essas questões monetárias vêm com o bom trabalho. Querendo ou não, quando você é associação, se nós desenvolvemos um bom trabalho com a categoria, vai ter empresa querendo fazer parceria, vai vir órgão público querendo patrocinar projeto, pode vir emenda parlamentar para patrocinar projeto que seja destinado aos entregadores, e nisso o corpo que tem lá na frente tem algum tipo de ganho. Mas colocar esse ganho nas costas do entregador nem é justo, porque muitos deles nem almoçam, nem tomam café pra economizar e levar pra casa. Aí se for cobrar alguma coisa do entregador é algo sem capacidade, porque a gente sabe que não tem como eu exigir que ele tire ali 50, 100 reais no mês pra destinar pra associação, sabendo que esses 50, 100 reais vão fazer falta na alimentação da casa dele, pra pagar o aluguel, pra ele comer um café da manhã, pra ele almoçar. Então a gente faz o trabalho buscando o reconhecimento da categoria pra que a gente possa retornar ao entregador mais benefícios com as empresas privadas, mais qualidade de vida com as parceiras públicas, que venham trazer algum tipo de benefício em ação pra eles, e que isso vai acabar remunerando o pessoal que tá à frente, de uma forma ou outra, entendeu?

Entrevistadores: Entendi. E nesse caso, você falou das atitudes dos sindicatos que organizam os motoboys, os motofretistas. Mas também falou que têm constituído uma relação com sindicatos internacionais. Como é que se dá isso? Há relação com outros sindicatos aqui no Brasil? Vocês buscam partidos políticos, buscam estabelecer essas parcerias?

Abel Santos: Bom, com partidos políticos não, porque a associação é apartidária. Nós buscamos, no caso, estabelecer parcerias com o parlamentar em si, com o político em si. Igual foi com o Fábio Félix [deputado distrital pelo PSOL]. Nós não abraçamos o PSOL em si, como partido, mas nós abraçamos o deputado [distrital] Fábio Félix, como pessoa física mesmo. Ele contribuiu, ele apresentou projeto, ele lutou pelo projeto. A AMAE-DF deu o reconhecimento dessa luta para ele, porque foi mais que merecido, o cara realmente é excelente. A AMAE-DF leva o nome dele com muito orgulho, porque nós vemos nele um bom profissional no que ele faz, mas nós não abraçamos o partido político em si. Em relação ao sindicato, no início, nós tivemos bem abertos, sempre escutávamos a todos. Nós tivemos contato do sindicato de São Paulo [...]. Quando passou a primeira luta, que foi o [dia] primeiro de julho, eles [sindicato de São Paulo] decidiram se desvincular, até mesmo pra matar o movimento, e fizeram um movimento ali voltado somente pra eles, usando o nome do movimento nacional, e não colou. Não se teve uma adesão muito forte, eles não tiveram nenhum tipo de conquista em relação ao movimento, ele [o presidente do sindicato de São Paulo] conseguiu uma reunião no TRT, que não teve nenhum resultado. Enquanto isso, nós mesmos, que estávamos à frente do movimento, nós tivemos reunião com o Rodrigo Maia, com frentes parlamentares dentro da Câmara como o PSOL, o PT, o DEM, o MDB, o PP e outras bancadas pra mostrar o que nós precisávamos, e tivemos a origem do PL 1665/2020², que hoje ainda tá na Câmara lá em tramitação, mas a gente crê que vai ter um êxito pelo menos em alguns pontos, que vão trazer benefício pra categoria. Essa luta ele [sindicato de São Paulo] continuou do lado dele sozinho, e nós continuamos de forma conjunta até hoje, que nós buscamos e brigamos até hoje. O sindicato de Londres, pelo que eu entendi, [pelo] que foi explicado, eles funcionam mais como uma associação, que é aqui no Brasil, do que com o sindicato brasileiro. Só que lá, eles têm que se formar como sindicato. E aí eles têm uma representatividade, mas os pensamentos são bem alinhados com a AMAE-DF. São mais ou menos as mesmas coisas. E, lá em Londres, 60% dos entregadores são brasileiros. Eles têm uma dificuldade de comunicação com os brasileiros em Londres porque a maioria desses brasileiros estão lá de uma forma irregular, sem o aval do país para poder exercer uma atividade econômica e tudo mais. Então eles querem se comunicar com esses entregadores para que eles ajudem com a luta deles lá, mas não indo pra manifestação, e sim desligando o aplicativo, porque lá eles têm uma conversa mais direta com a plataforma. O Estado, ele não intervém tanto. Eles não têm como procurar o Estado pra poder brigar com as plataformas ou chegar a um meio comum entre plataforma e entregador, como é aqui, como é o que a gente busca no Brasil, né? Aqui é totalmente o contrário, nós não temos nenhum tipo de diálogo com as empresas, nós buscamos o poder público para poder intervir nessa injustiça que está acontecendo para que se tenha um equilíbrio entre entregador e empresa. Acaba que a gente aprende muito com eles em relação de diálogo, em como fazer boicotes e atingir a

2 O Projeto de Lei nº 1.665/2020, de autoria do Deputado Federal Ivan Valente, foi aprovado como Lei nº 14.297/2022.

empresa, de como se organizar pra dar prejuízo, pra que a empresa veja que os entregadores não estão satisfeitos com a maneira atual. E nós passamos pra eles essa questão de relação com o entregador pra tentar buscar que o entregador venha amparar a luta, que, aqui no Brasil, é uma coisa mais fácil, [por] que a gente busca o poder público. E aí a gente vai trocando essas experiências pra tentar alinhar os dois lados em relação aos objetivos e tudo mais, pra tá conseguindo trilhar o caminho pra se alcançar o objetivo, que é o mesmo: melhoria pra categoria.

Entrevistadores: Como vocês chegaram até eles? Como foi o contato com eles?

Abel Santos: Cara, eu tive um convite pessoal para participar de uma reunião com o presidente e o vice-presidente do IWGB, que são os dois representantes. E através dessa reunião que eu participei, tivemos uma troca de contatos onde ele entrou em contato comigo e se colocou... Se demonstrou muito interessado no trabalho que fizemos, que acabou tendo repercussão internacional. Daí a gente começou a ter conversas periódicas pra trocar essas experiências, né? E aí até hoje a gente está com essas conversas. Já saíram alguns projetos em comum, principalmente [o] de colocar a AMAE-DF como uma representação dos entregadores brasileiros em Londres e [de] trazer a IWGB pra dentro do Brasil, pra que eles possam mostrar que não é só o Brasil que tem essas injustiças, mas pra que o entregador daqui entenda que isso é uma questão mundial e que nós não estamos sozinhos, né? Nós podemos contar com mais pessoas, mais personagens nessa história pra poder lutar pelos entregadores.

Entrevistadores: Interessante. E agora deixa eu mudar o assunto, né? A gente tem uma curiosidade de saber como é que foi essa aproximação de vocês com o Fábio Félix.

Abel Santos: Então, o Fábio [Félix] já estava abraçando a categoria anteriormente da minha pessoa ou do Sorriso conhecer ele. Ele já tinha algumas conversas com os entregadores em paralelo nas ruas. E, no episódio onde o PM agrediu o entregador em Taguatinga, eu ia ter a oportunidade de conhecer ele e fazer uma entrevista em conjunto com ele a uma rádio aqui de Brasília pra falar sobre o ocorrido, que aí não se desenvolveu. No futuro, ele teve contato com o Sorriso, que hoje é o presidente [da AMAE-DF], e aí nós tivemos uma reunião com a assessoria dele e o próprio Fábio Félix. E aí nós alinhamos, né? Passamos pra ele as demandas que tínhamos em relação ao cenário, à categoria, e ele resolveu abraçar. Aí ele apresentou algumas ideias que ele tinha já pra poder fazer como PLs, e nós só complementamos e trouxemos a ideia dele à realidade, amadurecemos aquela ideia de acordo com a realidade da rua, dos entregadores. Aí surgiu o PL 937/2020³, que eram os pontos de apoio e fizemos um que ainda não foi a plenário, que é em questão da fixação da

3 O Projeto de Lei nº 937/2020 da Câmara Legislativa do Distrito Federal foi aprovado como Lei nº 6.677/2020 do Distrito Federal, publicada em 22/09/2020.

tabela de preços mais a regulamentação da atividade desenvolvida entre entregador e plataforma. Nós esperamos que suba ao plenário ano que vem.

Entrevistadores: E esse PL dos Pontos de Apoio, vocês fizeram muitas discussões e debates? Porque a conquista dela é uma novidade no país, não sei se internacionalmente também. Você que teve contato com o sindicato da Inglaterra, sabe se tem algo parecido por lá?

Abel Santos: Lá eles estão tentando fazer a mesma luta, a mesma reivindicação em conseguir pontos de apoio. Só que lá eles têm uma relação mais tranquila com os restaurantes. Eles têm até um canal mais tranquilo com os restaurantes em relação a brigar com os aplicativos e tudo mais. E eu creio que eles tenham mais facilidade em usar um banheiro, tomar uma água e tudo mais, né? E aqui no Brasil a gente não estava tendo isso. Muitas das vezes os restaurantes não queriam permitir a entrada do entregador com a *bag*, porque é entregador e tudo mais. Por mais que a gente tenha feito algumas alianças com o Sindicato dos Bares e Restaurantes, a Associação dos Bares e Restaurantes e tudo mais, só um minutinho [...]. Mesmo tendo esse alinhamento com o sindicato e a associação, nós não tínhamos essa liberdade de estar usando o banheiro, tomando uma água e tudo mais. E, quando o Fábio [Félix] falou – foi ele quem deu essa ideia da questão do ponto de apoio-, nós da AMAE-DF tivemos o primeiro pensamento em relação ao pessoal que era das bicicletas, os bikeboys. Porque aqui, no DF, a gente fez um corpo-a-corpo com os entregadores, e nós vimos que os entregadores que moram no entorno têm que pegar entre 40 e 50 km pra chegar no centro, lá em Brasília. Eles têm que chegar pedalando, porque o motorista de ônibus não aceita que ele leve a bicicleta dentro do ônibus, ele vai pedalando, chega lá e tem que passar o dia inteiro pedalando, trabalhando, e depois ele tem que voltar pra casa pedalando os 40, 50 km de novo pra chegar em casa. Ele não tem um espaço pra sentar, pra descansar, e quantas e quantas vezes essas ações de corpo-a-corpo nós vimos os entregadores almoçar sentado em meio-fio, estacionamento, embaixo de árvores, né? E sem condições de poder usar banheiro, tomar água, porque às vezes ele leva a água, mas a garrafa de água esquentada, não tem onde trocar essa água, tem que beber água quente. Aí se viu essa necessidade. E a ideia do Fábio Félix era fazer esses pontos de apoio, e a AMAE-DF trouxe pra dentro da realidade, aí foi onde [a AMAE-DF registrou que] o ponto de apoio precisa de uma área de descanso, de uma copa pra que ele possa esquentar o alimento dele, com água potável, banheiro, chuveiro, pontos de tomada pra carregar o celular, porque a gente não tem onde carregar e, se tiver uma pane, se acontecer alguma coisa, tem que voltar pra casa pra poder resolver esse problema, e depois voltar novamente pra pista pra trabalhar. E aí ter um *wi-fi*, no caso de você ficar sem internet, você ter que contratar um novo pacote, contatar alguém, conversar com alguém pra pegar um dinheiro, colocar um crédito, alguma coisa do tipo, com *wi-fi* você tem essa possibilidade. Aí foram discutidos esses pontos, e foi pra

parte da regulamentação, onde também foi chamada a AMAE-DF pra discutir a parte da regulamentação. Por parte da GDF, quem regulamentou foi a Secretaria da Casa Civil. Então a gente participou de diversas reuniões lá pra discutir qual a melhor forma, e tudo mais, pra que venha amparar o entregador. Teve mais participação do Fábio, que ajudou conversando com o Secretário, fazendo pressão e tudo mais. E tivemos essa conquista, que é inédita, né? Só no DF que tem essa lei. Nós esperamos que essa lei se torne federal valha pra todo o país.

Entrevistadores: E tem outros deputados distritais que apoiam e ajudam nas demandas de vocês?

Abel Santos: Nós chegamos a procurar outros, mas quem se colocou mais solícito em relação a isso foi o Fábio Félix, né? Mas a gente só teve um deputado que foi contra a nossa votação do PL 937, que foi a Júlia Lucy, do NOVO. A gente sabe como é que é, né? Eles querem que seja novo só pras empresas, pra quem é trabalhador se fica o velho, né? Infelizmente essa é a realidade. Os outros partidos todos tiveram adesão, com votos muito bem vencido dentro da câmara, dentro do parlamento distrital, e nós temos alguns outros parlamentares que se identificam com a luta, que é o Leandro Grass, do REDE, a Arlete Sampaio, do PT, o pessoal que é mais centro-esquerda, esquerda, que solidariza e se sensibiliza em relação aos trabalhadores, né? Tão sempre aí lutando pela classe social que é menor, né? Os mais injustiçados e desfavorecidos. O pessoal que é mais pró-empresa prefere ficar mais aí adepto ao lobby, fazendo o que as empresas querem, e não amparar o trabalhador. Mas, nessa mesmo, foi uma questão dos entregadores, o [PL] 937, no dia de votação só teve um voto contra. E quando a gente precisa de alguma demanda a gente sempre vai tá buscando, sempre busca o apoio, pra ligar e entrar em contato com os parlamentares que são de esquerda, centro-esquerda, que sempre amparam, dão boas ideias, buscam conversar com outros parlamentares, lutam, pressionam pra que saia alguma coisa em benefício dos entregadores e dos trabalhadores em geral. Geralmente o pessoal de direita, eles não são muito fã não.

Entrevistadores: E como é que foi? Como é que surgiu a ideia dos Breques e como foi a organização nacional disso? Porque os dois primeiros breques foram organizados nacionalmente, né?

Abel Santos: O Breque foi o seguinte: na realidade, [em] Brasília ia fazer uma manifestação no final de maio, estava previsto ali pro dia 12 a 14 de maio. Nós organizamos aqui em Brasília que ia ser uma manifestação pra gente pressionar o governador a dar alguma resposta em relação ao que a gente precisava. Só que aí nós tivemos alguns contatos de liderança de outros estados, como São Paulo, Rio de

Janeiro, Espírito Santo, Bahia e alguns outros entraram em contato pra perguntar como foi as manifestações passadas. Teve a de janeiro, que teve uma repercussão bacana, e como estava sendo criado um movimento maior aqui em Brasília. E aí nós começamos a conversar com essas lideranças e a propor essa questão de uma manifestação nacional, nós possamos parar as principais capitais. E alguns grupos entraram em contato com alguns grupos, o Tretas [no Trampo], o Nossas, que a gente tem muito a agradecer, que ajudaram bastante, outros grupos que sempre foram consolidados na internet, nós conseguimos atingir os entregadores dos outros estados. Aí se foi feito uma enquete no *Whatsapp* mesmo, pra essas lideranças estarem divulgando em seus estados de dia e hora de manifestação, e foi decidido dia primeiro de julho e começou às 9h da manhã. E aí esse primeiro de julho foi histórico, porque o pessoal da Argentina entrou em contato dando apoio, Guatemala, Itália, a própria Inglaterra, México, e eles também meio que paralisaram, fizeram algum tipo de boicote, alguma ação pra tá apoiando o Brasil no dia primeiro de julho. E aí os jornais cobriram, os parlamentares entraram em contato, e tudo mais. E o primeiro de julho foi pra rua muito forte, muito forte. E aí despertou, né, os olhares dos parlamentares federais, e foi aonde a gente entrou através do PSOL, da bancada do PSOL, com o pedido da [PL] 1665. Aí, [n]o dia 25, já tinha aquelas lideranças, mas alguns já tinham desistido, ou saído por alguma coisa, por algum benefício que fosse somente a eles, igual o Sindicato de São Paulo, fez dia 14. Alguns outros movimentos que estavam juntos que acabaram saindo, mas em compensação entraram outros movimentos pra apoiar, entraram outras lideranças do Rio, Curitiba, pra apoiar, e aí a gente fez o 25 [a paralisação do dia 25]. Não teve o retorno esperado porque, na minha opinião, eu vi que foi algo muito prematuro, foi uma coisa que o pessoal queria já pressionar, fazer uma cobrança de resultados, sendo que não tinha dado um tempo hábil pro resultado, mas teve o 25 [a paralisação do dia 25]. Aí quando foi [o dia] 15 de setembro, quando a gente viu que teve tempo hábil, não teve uma resposta do Estado em relação às reivindicações, nós trouxemos as principais lideranças de vários estados, inclusive de Curitiba, Rio Grande do Sul e Acre, que faz ali os pontos mais distantes de Brasília. Teve aqui [as lideranças] em Brasília, em reuniões parlamentares onde algumas bancadas receberam as lideranças pra escutar as demandas. Aí nós tivemos um manifesto na frente da casa do Rodrigo Maia. Nós fomos escutados no dia lá dentro pelo interino, que tava no lugar do Rodrigo, enquanto ele não estava ali em exercício, e aí se teve alguns resultados. Foi determinado o relator do [PL] 1665, que foi o... Agora não vou lembrar o nome dele, mas se teve reunião com ele, a gente expôs o que precisava. Foi o Trad, né? Fábio Trad. E aí nós tivemos reunião com ele. Nós colocamos pra ele o que era necessário, a forma que nós achávamos o que iria amparar melhor o entregador nas ruas, e, desde então, tá nas mãos dele lá e a gente tá esperando ir pra votação pra que a gente possa ter essas melhorias aí o mais rápido possível.

Entrevistador: Vocês deram um salto fazendo essas articulações, fazendo contato com o Congresso Nacional etc. E agora nós temos várias PLs tramitando no parlamento em relação aos entregadores. Como é que está essa relação com o Congresso, os partidos, os deputados?

Abel Santos: Eles querem amarrar, sabe? Os pró-Bolsonaro querem apoiar, mas com interesse dentro do movimento em reeleição do próprio presidente. Quem é contra o Bolsonaro quer apoiar pra ter mais um braço pra ir contra, e os entregadores, nós, estamos à parte dessa polarização. Se a gente não lutar pelas necessidades da categoria em si, da categoria, e ficar abraçando outras bandeiras, desvirtua o movimento e a gente quer que ele fique o mais puro possível em relação aos trabalhadores. Então, foram poucos parlamentares que realmente abraçaram a causa ali, de acordo com a fonte, de buscar a melhoria para a classe dos entregadores. Então hoje se tem muitas coisas, em boa parte [...]. Eu pessoalmente não concordo com o que está sendo proposto, mas tem alguns pontos que a gente pode aproveitar pra trazer benefício real pro entregador na rua, e têm alguns textos que são realmente bons, que vai trazer benefício, que vai amparar esse entregador na rua. Porque eu não concordo muito com aquela política “somente pra você ver”, pra falar assim: “Eu, como parlamentar, tô fazendo alguma coisa, olha aqui ó”, sabe? Eu concordo com aquela política que é feita, que vai dar o resultado real, o cara vai falar “Poxa, tô tendo esse benefício graças a fulano, que colocou o projeto, que brigou e que passou”. Eu sou a favor disso. Tanto que, pra mim, foi um pouco frustrante essa questão de ir para ponto federal, que eu me afastei um pouco mais. Hoje eu brigo mais dentro do DF, mais com a Câmara Distrital, dentro da Câmara Distrital, que é onde a gente tem um retorno maior. E aí a gente espera que esses retornos que nós temos dentro da Câmara Distrital possa virar exemplo para outros estados, e esses estados comecem a brigar, e o poder federal se sentir obrigado a fazer algo em relação a isso, e tornar isso federal. Eu vejo que isso aqui é mais fácil do que você querer brigar lá dentro da Câmara Federal. Lá é briga pra cachorro grande. Não tem como a gente, que é pequeno, que tá iniciando, que não tem tanta força, querer disputar rinha lá dentro. Eu pelo menos, particularmente, vi isso. Não deixamos de atuar, atuamos no que é preciso, mas eu deixei de empregar tanto esforço, energia e tempo dentro do âmbito federal, e empregar mais no âmbito distrital porque tá tendo muito mais retorno. E esse âmbito federal a gente vai lá e alfineta quando tem que alfinetar e conversa e tenta pressionar quando realmente vai dar um retorno pro entregador na rua. A política no Brasil, infelizmente, ainda é uma política que é em benefício próprio ou partidário, e não da população que realmente necessita.

Entrevistadores: Quais são as principais, na sua opinião, dificuldades que vocês enfrentam hoje para organizar os entregadores?

Abel Santos: É disposição dos próprios entregadores. É o problema do país: informação, educação em si. Porque os entregadores hoje não sabem que, se eles forem trabalhar da forma que eles estão trabalhando, eles estão ganhando menos do que se fossem celetistas. Porque, se eles forem colocar na ponta do lápis, que eles têm que tirar para contribuir como se fosse um INSS da vida, uma poupança pra ele se aposentar, o resguardo da moto, que é aquela manutenção, que é gasolina, o gasto que ele tem com alimentação, com o próprio deslocamento dele de casa para área de trabalho e da área de trabalho pra casa... No final, se ele for colocar tudo certinho na ponta do lápis, ele vai tá ganhando menos do que um salário mínimo, sendo que hoje, o salário da categoria é R\$ 1.446,00. E ele tá tirando menos, colocando real no bolso, menos que um salário-mínimo. Então, assim, se ele fosse celetista, ele estaria ganhando muitas das vezes o dobro do que ele ganha hoje sendo autônomo sem autonomia. Essa falta de informação, essa falta de escolaridade mesmo dos próprios entregadores, e isso a gente sabe que a culpa é do Estado, que não investe em educação, nem básica, nem média e nem superior em relação ao povo da periferia. A gente vê que dificulta muito, porque muitas das vezes eu tenho que pegar no braço mesmo, falar “vem cá coleguinha, vamos trocar uma ideia aqui mais fechada”, e aí tenho que colocar lá na ponta do lápis pra eles e explicar passo a passo pra ele entender que a luta é justa e válida. Para ele entender que o vigilante, que faz o curso, que é necessário e obrigatório o curso para ele exercer a profissão, não tem como ninguém fazer bico de vigilante. Mas o entregador que tem um custo quatro vezes maior que o vigilante para se tornar entregador, de acordo com a lei de 2009, que é [a lei nº] 12.009 de 2009, hoje ele é tão desrespeitado e tão desvalorizado que qualquer pessoa pode fazer a profissão dele. E ele, que investiu pra ser um profissional qualificado no trânsito e nas formas de atender o cliente, ele acabou jogando dinheiro fora em relação a esse, que mal... com uma moto e uma mochila nas costas, faz o cadastro no aplicativo. Hoje o maior desafio é passar, com clareza e objetividade, essas informações para que o entregador entenda que a luta que nós estamos travando é importante, porque vai trazer reconhecimento e valorização pro trabalho dele.

Entrevistadores: E qual que você acha que é a principal resistência dos entregadores para participar e se mobilizar?

Abel Santos: É justamente a falta de informação. E a informação errônea, porque têm muitas outras entidades dentro do DF que acaba propagando informações que vem de confronto com a informação que a gente passa. E os próprios aplicativos que tem poder econômico. Eles divulgam, fazem propaganda e marketing pesadíssimos para ludibriar o entregador, que ele vai tirar cinco mil no mês, seis mil, oito mil no mês. E aí tem muitos youtubers e influencers que são pagos por esses aplicativos e compram essa ideia, propagam essa ideia, e acaba enganando muito entregador na rua. Porque eu falo pra você e garanto: eu já fiz essa conta diversas vezes e você, ganhando

sessenta e cinco centavos por quilômetro rodado e não ter nenhuma taxa a mais pelo pacote que está sendo entregue, você ganha menos do que um salário mínimo hoje, que é de mil e quarenta e cinco reais. Isso é o que você põe no bolso, depois que você tira todos os custos da operação que é do entregador, principalmente a desvalorização do bem, no caso a motocicleta ou até mesmo bicicleta. Então, quando você joga a desvalorização daquele bem que ele tá pagando, financia, paga juros em cima daquele bem... Ele tá tirando menos do que um salário mínimo.

Entrevistadores: Entendi. Estamos terminando, Abel... Tem uma questão que apareceu muito nos breques que é uma certa, parecia uma certa polarização, da bandeira dos... sobre a CLT ou da autonomia. Como é que você vê isso? Como é que tá isso na categoria? Me parece que essa discussão foi feita. Como é que você vê pós-breques?

Abel Santos: Essa discussão pós-breque se esfriou porque aqui em Brasília... Devido a uma questão judicial que teve. Uma decisão judicial [em que] as OLs, que é o iFood terceirizando o serviço do iFood, que já terceirizado pelo restaurante, eles [as OLs] tinham que fazer a contratação via CLT. Aí [os entregadores] tão contra muito grande por conta da carga horária obrigatória. Aí acabou que essa decisão caiu e, agora, estão investindo na questão do MEI. E agora ele [entregador] tem que ser MEI pra virar OL. Mas ele vai ter as mesmas obrigações: vai ter que trabalhar nos dias que a OL mandar, ele vai ter a subordinação, ele vai ter que cumprir aquelas metas e vai tá ganhando menos do mesmo jeito. Então a galera faz essa briga por falta de conhecimento em si do que cada formalização é. Você é autônomo: você tem obrigações com o Estado, tem que pagar ISS, tem que [ter] cadernetinha ali que vem da previdência social, você tem alguns encargos. Se você é MEI, vai pagar encargo pro Estado da mesma forma, por mais que seja um valor menor, mas você tá pagando. Se você é celetista, você não paga isso, mas a empresa vai ter pagar esses impostos, e você meio que compartilha de uma porcentagem desses impostos, mas você tem um ganho maior. Você ganha o aluguel da moto, você ganha periculosidade, que hoje não é pago nem pra autônomo e nem pra MEI, você tem o salário de acordo com a categoria, que é maior que o salário-mínimo. Então, na minha visão hoje, o melhor seria enquadrar todo mundo na CLT, existe um ganho maior. Se a galera não quer, a minha visão é que seja feita um contrato de prestação de serviço de PJ para PJ, que seria o MEI, dando real autonomia, principalmente na cobrança das taxas. Eu, que sou entregador, e eu que sei o custo da operação, então eu vou colocar o preço que vai cobrir o custo e traga retorno pro meu bolso. Isso não acontece hoje e o retorno só tá sendo para as plataformas. Os entregadores são explorados e continuam sendo explorados por falta dessa informação, e quando a gente tenta propagar essa informação, o marketing da plataforma, como eles têm poder econômico para isso, vem de contra essas informações, e o entregador acaba acreditado na plataforma, no lobo, invés de acreditar no pastor, que somos nós, que estamos tentando fazer com

que ele tenha um reconhecimento, uma valorização maior. Então é muito difícil, muito difícil. Uma coisa que a gente não tem muito poder em relação a isso. A gente tenta da forma que a gente consegue e, aos poucos, aquele trabalho de formiguinha, a gente vai tentando ganhar espaço na categoria pra que um dia a gente consiga vitórias expressivas no reconhecimento e na valorização desses entregadores. Mas eu falo pra você, eu não sou religioso, mas tem uma palavra dentro da bíblia que ela se concretiza: “por falta de informação, meus filhos vão perecer”. Isso é pra tudo, por falta de informação e por falta de conhecimento, muitas pessoas perecem e acabam não tendo êxito naquilo que tá lutando.

Entrevistadores: Essa rejeição à CLT, a ser contratado como CLT, me parece que é muito grande na categoria, o essencial é só a falta de informação ou teriam outros elementos?

Abel Santos: Cara, a meu ver, é só a falta de informação, porque o que ele vai está perdendo? Hoje se você não trabalhar de 10 a 15 horas, você não traz o mínimo pra dentro de casa. Na CLT, é previsto oito horas diárias, então ele estaria ganhando. Hoje se você não trabalhar todos os dias, inclusive feriados, sábados e domingos, e não ter férias, você não tem ganho nem pra pagar suas contas, moto, manutenção de moto e gasolina e tudo mais. Na CLT, ele teria pelo menos uma folga, que seria remunerada na semana, ele teria direito a férias e o 13º dele. No final do ano, se o cara realmente não dobrar a carga de trabalho, ele não consegue juntar um dinheiro pra que ele pague as contas de dezembro e de janeiro, pra que em janeiro ele possivelmente venha trabalhar menos ou não trabalhar, o que é muito difícil. No máximo o que ele vai fazer é trabalhar menos, mas vai continuar trabalhando. Na CLT, ele teria as férias dele garantida, passaria aquele mês mais tranquilo, pelo menos descansando em casa ele estaria. Então, assim, eu não vejo um prejuízo. O prejuízo maior da CLT seria pra empresa, que teria que pagar esses impostos, que são os oito por cento pro FGTS, fazer as informações pro Estado, né? Para aquela questão do INSS, que deveria ser pago, e tudo mais. Então, eu vejo as plataformas, elas realizaram o sonho dos restaurantes, que era o quê? Ter funcionários sem ter vínculo e responsabilidade. Aí eles entram no mercado burlando a própria lei que se dizem empresas de tecnologia, e não de prestação de serviço. E tira o vínculo delas com os entregadores. Os empresários, felizes, explorando a classe trabalhadora. É isso que eu vejo, porque se eu faço um contrato de prestação de serviço com você em qualquer outra categoria, marcenaria, serralheria ou qualquer coisa que eu preste um serviço pra você, eu vou cobrar um valor que vai cobrir o meu custo e que vá trazer um retorno pro meu bolso. E, hoje, eu não consigo fazer isso como entregador. Eu não posso chegar pra você e ligar “Olha cidadão, eu vou entregar seu lanche aí, mas a entrega ao invés de ser seis reais que você vai pagar pro aplicativo, você vai ter que me pagar 15, porque eu tenho um custo de manutenção de moto e gasolina e os outro 50 por cima eu vou ter que colocar no bolso”. Não tem como eu fazer isso, eu tenho

que rodar, ganhar o que o aplicativo dá e me virar pra pagar os custos da operação e sobrar pra comer dentro de casa. Eu vejo que, hoje, se fosse pra quebrar essa relação de emprego, teria que ser uma CLT, que aí esses aplicativos teriam que desistir do mercado e realmente se extinguir ou se enquadrar. Em [que] pelo menos ele [o entregador] estaria garantido com o mínimo, que hoje não se tem, e é ludibriado [com a informação falsa de] que põe cinco mil no bolso, e essa não é a realidade.

Entrevistadores: Na sua opinião, quais são as próximas perspectivas das lutas dos entregadores e, em particular, da AMAE-DF?

Abel Santos: É uma pergunta muito difícil, viu? Porque, ao longo desse tempo, que a gente vem lutando, a gente viu que a dificuldade aumentou a cada dia. A resistência, os aplicativos investiram muito para os encontros dos movimentos, e a gente pouco reforço, pouco braço pra fazer esse trabalho. Mas, assim, na minha visão, é de muita luta. E isso sempre vai ser. É de poucas vitórias, mas que serão vitórias importantes, que vá pelo menos trazer uma certa visão diferenciada. E eu acho que uma arma que AMAE-DF vai tá usando nos seguintes é capacitar esses entregadores, usando a educação em si. Então, a gente tá tentando firmar parcerias para fazer canal no YouTube para propagar essas informações, páginas no Insta pra propagar essas informações, pra mostrar pro entregador na ponta do lápis pra ele ver que não é uma ilusão, que não é esse conto de fadas que o aplicativo passa pra ele, de fazer cursos, realmente cursos, que ele vá ganhar o *e-book* dele pra ler, que ele vai ter os vídeos baseado em cima do *e-book*, para que ele [tenha] ali um conhecimento. A gente tá tentando conscientizar e apostando nessa conscientização pra ter mais retorno de luta, pra ter mais amparo, pra ter mais adesão pro entregador acordar e ver que esse mar de rosas que contam pra ele é só conto de fadas, só ficção científica, só dá certo nos filmes que é essa nova relação de trabalho só tá vindo realmente somente pra explorar, qualquer categoria, não é só a parte entrega e motorista de aplicativo então assim a próxima linha que nós vamos tentar fazer é essa. Agora se vai ter êxito ou não é só com o tempo e ver o resultado do trabalho que vai ser feito.

* * *

ENTREVISTA DE 16 DE AGOSTO DE 2021

Entrevistadores: A ideia desta nova entrevista é que você possa nos atualizar sobre o que aconteceu desde a nossa última conversa na luta dos entregadores⁴.

4 A pergunta a seguir compõe a entrevista realizada em 16/08/2021.

Abel Santos: Então, quando a AMAE-DF se fundou em maio do ano passado, só tinha eu e o Sorriso de entregador. O restante dos cargos foi ocupado pelo pessoal do escritório de advocacia, que fez a parceria para a associação não parar. O escritório entrou com o objetivo de ganhar causas. Tivemos 68 processos por conta de bloqueios injustos, sendo que 58 tiveram resultado vitorioso. Os entregadores tiveram a sua volta ao aplicativo, mas tiveram que pagar um salário-mínimo para os advogados. E aí o intuito do escritório era este. Quando foi se passando o tempo, de maio até dezembro, foi se vendo aquilo que prevíamos no início: a categoria do DF é uma categoria desgastada com entidades que vêm recolher um valor para que possa fazer algo para a categoria. Em 2008, se não me engano, o Sindimoto tinha feito algo parecido e sumiu com o valor da galera, o que deixou todos bem cabreiros. A Coopermotos, que surgiu do interior do sindicato como cooperativa para poder ajudar a galera, teve o mesmo intuito, falando que iria juntar o pessoal para poder financiar algum tipo de trabalho que desse retorno para a categoria e, ao final, não foi isso o que aconteceu. Então, eu falei “olha, é muito difícil”. O que os entregadores por aplicativo hoje, o que eles fazem no dia é pra pagar o custo da operação, e o restante é para colocar dentro de casa. “Ah, mas são só 15 Reais!”. Mas faz muita diferença, no final do mês, para este entregador. E, assim, foi se concretizando ao longo do tempo. Como eles viram que realmente não iria sair dinheiro desta organização e eles não iam ter este ganho, eles deixaram à margem. “Vamos trabalhar no que estiver dando dinheiro para nós e deixar isso aí para o dia que der frutos!”. E aí foi quando eu juntei com mais dois colegas, o Rodinei e a Júlia, que estavam me ajudando a construir o Instituto Rueira, aqui em Recanto das Emas, que a gente trabalha com crianças e jovens e adolescentes. Poxa, lá a gente tem uma instituição que era para estar fazendo o mesmo trabalho pela categoria. E não está, por quê? Porque as pessoas que fundaram esta instituição tiveram a visão de arrecadar dinheiro. E aí eu chamei os dois que estavam trabalhando comigo, e ali a gente começou a desenvolver um trabalho paralelo. Tinha-se a AMAE-DF, que é a entidade, e tinha o nosso grupo fazendo o trabalho usando apenas o nome. Mas era um trabalho paralelo, que não seguia aquilo que foi proposto na criação da AMAE-DF. E aí com o tempo, foi dialogando, foi fazendo aquele jogo de cintura com o pessoal que estava dentro da AMAE-DF, e a gente foi ganhando espaço aos poucos, até que se concretizou a abertura para se transformar realmente a ATAM-DF. E o intuito real foi o quê? Foi trazer melhorias para a categoria, sem depender tanto do Estado, para poder promulgar leis, e sem depender exclusivamente de nenhum aplicativo, pois a gente nunca teve um canal aberto com nenhum aplicativo para poder tratar melhor esta categoria. Então, vimos que tentar fazer isso é um gasto de energia e uma perda de tempo. Então, qual é a ideia com a ATAM-DF? É abranger todos os profissionais que estão plataformizados, que estão sendo uberizados, e lutar por eles em duas frentes: a frente com o Estado, por uma regulamentação justa e própria para cada categoria, pois cada uma tem a sua especificidade bem diferentes, pois o entregador não é o

mesmo que o motorista, e olha que estamos fazendo um trabalho próximo, mas completamente diferente do enfermeiro, assim como o do turismo... Então a ideia é que a gente possa unificar estes trabalhadores em busca de uma regulamentação que garanta os seus direitos trabalhistas. A ideia secundária é um trabalho voltado para Brasília, é fazer com que a ATAM-DF se torne um instituto que permita trazer projetos que vão amparar estes trabalhadores e dar resultados de forma mais direta. Então, podemos trazer projetos de capacitação, projetos como a Oficina Mecânica Social, para tirar aquele peso financeiro da operação, que é a manutenção da moto. Então, assim, vamos começar a articular meios para dar resultados para esta categoria, enquanto o Estado anda em ritmo lento. Temos um grande exemplo nesta lei dos pontos de apoio. Foi uma lei que saiu de dentro da Associação. Eu ajudei a escrever, com mais nove entregadores. Aí entregamos para o Deputado Fábio [Félix]. Eles fizeram os tramites. Subiu a Plenário. Passou no primeiro turno, apenas com um voto contra. Passou em segundo turno, com este mesmo voto contrário, que é de uma deputada do Novo, a Júlia Lucia. E aí foi para a regulamentação. A associação atuou ali bem perto, fizemos articulação, conversamos com o Gustavo, que é o Secretário da Casa Civil, e o Ricardo, que é o Vice-Secretário, que foi onde sancionou a lei dos pontos de apoio. Mas hoje, ela não se tornou realidade. E quando um aplicativo procurou a gente, a Brasil Delivery, que está chegando agora em Brasília, eles são de São Paulo, eles nos disseram que queriam chegar podendo promover esta lei: “para que os entregadores vejam que estamos do lado deles”. Mas, o que aconteceu? A lei colocou como exclusividade de sua aplicação para os aplicativos. E, quando foi proposto, na regulamentação da lei, para que o GDF destinasse áreas para efetivar os pontos de apoio com mobiliário urbano que estão desativados ou abandonados e áreas para poder fazer a construção, o próprio governador Ibaneis Rocha assinalou positivo. E aí passou para a SEMOB⁵. Mas quando chegou aí, o Secretário disse que deveríamos buscar as administrações das RAs⁶ para viabilizar o projeto. Mas, ao buscá-los, encontramos uma gigantesca burocracia e pessoas que não estão interessadas em fazer. Porque a gente vai já com projeto montado, com a área que precisaria e a indicação desta área, pois nós sabemos que são áreas que estão lá, ou paradas ou abandonadas, que pode colocar uma estrutura para o entregador.



Este trabalho está licenciado sob uma licença Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

⁵ Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF.

⁶ Região Administrativa de Brasília (aquilo que antigamente se denominava de Cidade Satélite).