

# Estudos do Trabalho

Ano XIII – Número 27 – 2021  
Revista da RET  
Rede de Estudos do Trabalho  
www.estudosdotrabalho.net

## **Nas rodas da liberdade? Terceirização, pejotização e uberização do trabalho motoboy**

**Stela Cristina de Godoi<sup>1</sup>**

**Mateus Castilho<sup>2</sup>**

### **Introdução**

Há cerca de dez anos, os estudos que se debruçaram sobre a categoria motoboy, se depararam com um contingente de trabalhadores jovens, majoritariamente masculino, sem qualificação profissional específica (técnica ou superior), calejados pela dureza do asfalto e da precarização do trabalho, sem tradição sindical, mas com uma postura combativa baseada na experiência de ser periférico. No primeiro decênio deste século assistimos esse contingente tornar-se um “continente”. Esse exército de motoboys que cobre a cidade é uma tecnologia do capital, conexões em uma poderosa rede rodoviária de circulação, talvez comparável apenas ao sistema de eletrificação, em sua capilaridade e extensão.

Trata-se de uma categoria profissional que, embora já existisse incipiente desde os anos 1980, em parte por conta da popularização do uso de motocicletas, tornou-se presença marcante

---

<sup>1</sup> stela\_godoi@yahoo.com.br

<sup>2</sup> mateus.castilho12@hotmail.com

no mundo do trabalho com o processo de flexibilização. A flexibilização foi o eufemismo encontrado pelo capital, para dar ares de *laissez-faire* à precarização do trabalho e da vida nas grandes cidades.

O contexto da pandemia do novo coronavírus (Covid-19) intensificou ainda mais essa tendência de crescimento do transporte rápido de pequenas cargas. De acordo com o Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal do Estado de São Paulo (SindimotosSP), o setor cresceu cerca de 20%, totalizando hoje aproximadamente 280 mil entregadores com moto na região.

Os estudos realizados à época da regulamentação da atividade motoboy retrataram o início de um acentuado processo de precarização das condições de trabalho na indústria de transporte – longas jornadas, pagamentos por produção e contratos atípicos. Ou seja, no final da primeira década do século XXI, as condições para o avanço da flexibilização do trabalho já estavam estabelecidas. A Reforma Trabalhista (lei Nº 13.467 de 2017) e a Lei da Terceirização (lei Nº 13.429/2017) consolidam, no plano formal, o processo de precarização que já estava em curso (LIMA, 2017).

Após a regulamentação da atividade dos profissionais em transporte de passageiros e de entregas (lei 12.009, de 29 de julho de 2009) se estabeleceram as condições propícias para o surgimento de grandes empresas de plataforma de aplicativos que impactaram o setor das entregas rápidas. A integração das novas tecnologias da informação e comunicação (TICs) na indústria de transportes resultou na constituição de relações de trabalho uberizadas - sem vínculo empregatícias, socialmente desprotegidas, intensificadas e mal remuneradas.

A uberização e a gestão maquínica-algorítmica parece ter diluído quase por completo as materialidades das fronteiras de classe. Entretanto, contraditoriamente à desfiguração do padrão, recentemente assistimos surgir uma série de movimentos de organização coletiva da categoria motoboy, em oposição às condições de trabalho e mobilidade urbana: como as paralisações promovidas pelos sindicatos e lideranças antifascistas, bem como a articulação de associações profissionais e cooperativas.

Assim, neste artigo faremos algumas aproximações entre o retrato sociológico da categoria motoboy na sua fase de regulamentação e hoje, após a uberização. Os relatos colhidos em 2011 e 2010 mostram que a categoria se formou dentro do processo de terceirização e pejetização do trabalho (GODOI, 2012). Os relatos levantados mais recentemente por Mateus

Castilho, com lideranças do movimento para a criação da Associação dos Motoboys, Motofrentistas e Entregadores de Indaiatuba (AMEI), não apontaram para a existência de uma franca oposição às empresas de aplicativos, como parece estar sendo o caso do movimento “Breque dos Apps” e dos “Entregadores Antifascistas”, localizados na Grande São Paulo.

Desde sua formação na Região Metropolitana de Campinas, os motoboys não tinham uma organização sindical expressiva, mas partilhavam de um forte sentimento de identificação e união. Esses elementos ficam bastante evidentes também na experiência atual. Os relatos, apesar de mostrarem que a Associação é uma estratégia para fazer frente às ameaças trazidas pelos aplicativos de entrega, mostram também que a motivação para a criação da Associação está fortemente baseada na experiência de vulnerabilidade acarretada pela sua desproteção social, o que suscita, de acordo com os entrevistados, a necessidade de maior “união”.

### **A flexibilização do trabalho motoboy: terceirização e pejotização**

As mudanças globais no mundo do trabalho desde a reestruturação produtiva do capital, ainda podem ser sentidas no mundo contemporâneo: desemprego estrutural, intensificação do ritmo do trabalho, flexibilização de contratos, enfraquecimento do movimento sindical etc. Acerca desses elementos de ruptura com a ordem social que caracterizou o capitalismo industrial de meados do século XX, Postone (2008) afirma que:

De modo geral, as décadas recentes viram o enfraquecimento da soberania econômica estatal nacional e a emergência e consolidação da ordem global neoliberal. Por um lado, a vida social, política e cultural tornou-se cada vez mais global; por outro, tornou-se cada vez mais descentrada e fragmentada. (...) Essas mudanças ocorreram no contexto de um longo período de estagnação e crise: desde o começo dos anos 1970, a taxa de crescimento dos salários reais diminuiu dramaticamente — eles permaneceram geralmente inalterados —, as taxas de lucro estagnaram e as taxas de produtividade do trabalho baixaram. No entanto, esses fenômenos da crise não levaram ao ressurgimento dos movimentos da classe trabalhadora (p. 79, 80).

Segundo Chesnais (1996) esse processo de mudança foi impulsionado pela mundialização do capital, fazendo com que toda a sociedade se adequasse às suas necessidades de lucro a curto prazo, com concentração e centralização de capitais. Assim, o que a literatura acadêmica convencionou chamar de reestruturação produtiva do capital, cobre uma série de transformações tecnológicas e organizacionais empregadas globalmente com vistas à continuidade da reprodução social do sistema capitalista.

Deste modo, o capital se reorganiza através da dispersão sem a perda do controle da produção. Capilarizando os processos de produção ao redor do mundo, o capital dá início ao

que Harvey (1989) chamou acumulação flexível. Neste processo, aquela grande empresa fordista é fragmentada em diversas unidades de produção, mas que não deixa de ser conectada com seu pólo empresarial por meio das tecnologias digitais, transformando-se em uma unidade de produção agora mais flexível, através da descentralização (ANTUNES, 2009).

Todas essas mudanças estruturais não afetam a potencialidade produtiva do capital. Pelo contrário, com a dispersão do trabalhador pelas malhas produtivas expandidas ao redor do mundo, aliado à inserção de tecnologias produtivas e informacionais, o capital ganha em dobro: no processo de produção (com a exploração da mão de obra dos trabalhadores da periferia do capital) e também na fragmentação da classe trabalhadora. Assim, “o capitalismo está se tornando cada vez mais organizado através da dispersão [...] tudo isso acompanhado por pesadas doses de inovação tecnológica, de produto e institucional” (HARVEY, 2008, p. 150-151).

Assim, para compreender esses movimentos do capital no limiar do século é fundamental observar que, a despeito do papel importante de todas as iniciativas de incorporação tecnológica e transformação produtiva, a “desregulamentação” dos direitos do trabalho foi a principal resposta dada pelo capital diante deste cenário de crise, na medida em que os patrões tiraram proveito do enfraquecimento do poder sindical e da grande quantidade de mão-de-obra excedente (desempregados ou subempregados) para impor regimes e contratos de trabalho mais flexíveis (HARVEY, 1989).

Nos países centrais do mundo capitalista, a partir da crise do final da década de 1970 tratou-se de reverter ou enfraquecer a forma de atuação da regulação social e pública do trabalho, que predominou durante o contexto do *Welfare State*, a qual se fundamentava na concepção de que o mercado está marcado por um desequilíbrio estrutural entre capital e trabalho, implicando que o Estado, através de um sistema de proteção social, devesse cumprir, de certo modo, o papel de “desmercantilizar” o trabalho. De acordo com Krein (2007, p. 4):

O processo de ‘desmercantilização’ do trabalho foi resultado de uma construção sócio-política. Pela política foi construída uma regulação pública do trabalho, por meio da introdução, por um lado, de direitos trabalhistas e de sistemas de proteção social e, por outro lado, do reconhecimento dos sindicatos e de seu poder de contratação coletiva.

Entretanto, Krein (2007) alerta para o fato de que no contexto do capitalismo tardio brasileiro, essa regulação social do trabalho nunca alcançou o mesmo grau de proteção do que nos países centrais, de tal modo que no Brasil não se tratou propriamente de “desregulamentar”

os direitos do trabalho, porque o mercado de trabalho aqui sempre foi flexível. Neste sentido, para esse autor, ao se referir a essas transformações estruturais da regulação e gestão do trabalho no Brasil, após a crise estrutural do capital, é mais adequado utilizar o conceito de “flexibilidade”, uma vez que a partir da década de 1990 é que se passa a introduzir na realidade brasileira regulamentações que ampliaram a flexibilidade já existente em certos elementos centrais das relações de emprego.

Deste modo, em última instância, o que se coloca em questão com a agenda da flexibilização foi o avanço da “mercantilização” da força de trabalho, como mercadoria cada vez mais barata e descartável. Ou seja, em outros termos, trata-se de “reconstituir junto com o neoliberalismo, o neocontratualismo, o que significa uma busca de aproximação, ao máximo possível, entre regulação e leis de mercado (auto-regulável)” (KREIN, 2007, p. 5).

Neste sentido, pode-se afirmar que, ainda que no Brasil já se pudesse falar de um mercado de trabalho flexível antes da crise global de fins dos anos setenta, por conta das características estruturais de seu mercado de trabalho, não se pode afirmar que estivesse em jogo uma apropriação ideológica da noção de flexibilização antes da década de 1990. Por sua vez, no cenário atual de acumulação flexível, a flexibilização se emprega como um eufemismo para a precarização do trabalho, fazendo-se válida a afirmação de Mészáros (2006, p.27-8) de que “o mito da ‘flexibilidade’ é uma maneira de dourar a pílula”.

A percepção da regulamentação do Estado como um prejuízo para o lado mais frágil dentre as partes estruturalmente desiguais da relação capital-trabalho, faz parte deste cenário neoliberal em que o Estado, apesar da renovação do discurso do *laissez-faire*, não se torna neutro às demandas das diferentes classes sociais, ao contrário, atua no sentido de proteger o capital (KREIN, 2007). Assim, a Reforma Trabalhista e a Lei da Terceirização, aprovadas em 2017 no Brasil, acompanham esse movimento amplo do capital global para eliminar os mecanismos de controle social e político que outrora atuavam na amenização do caráter destrutivo das relações de trabalho pelo capital.

De acordo com Godoi (2012), o aumento do desemprego nos anos 1990 e o avanço dessa agenda da flexibilização do trabalho determinou fortemente o processo de formação da categoria motoboy na primeira década do século XXI. Observaram-se três formas básicas de informalidade entre os motoboys, no bojo de seu processo de regulamentação profissional: autônomo, terceirizado e pejotizado.

Enquanto autônomo, o trabalhador não mantinha nenhum vínculo de emprego, embora fosse muitas vezes trabalhador de várias empresas. Como terceirizado, constatou-se uma diversidade de formas de vinculação dos motofretistas com a empresa interposta e a contratante do serviço: fixo, avulso ou esporádico. O fixo era exportado pela terceirizada para trabalhar dentro de uma única empresa, o avulso prestava serviço para várias empresas e o esporádico não tinha vínculo de trabalho nem mesmo com a terceirizada, realizando “bicos” de acordo com as flutuações da demanda.

Assim, essas formas distintas e desigualmente precárias de informalidade caracterizam o que Tavares (2004) chamou de “nova informalidade”. Ou seja, dentro das próprias empresas terceirizadas, que já se definem como uma forma de flexibilização das relações de emprego, há contratações bastante precarizadas de trabalho, que apontam para a articulação da informalidade com a terceirização. Neste sentido, Tavares (2004, p. 43) afirma que:

Graças à terceirização, a informalidade se torna uma forma adequada ao capital, porque participa efetivamente da produção sem implicar os custos do trabalho formal, e porque, aparentemente, não se configura como uma relação entre opostos.

Além do motoboy autônomo e terceirizado, observou-se também outra forma de flexibilização do mercado de trabalho, designada por Krein (2007) como “pejotização”, ou seja, uma forma atual de subsunção ao capital em que o trabalhador aparece como capitalista de si mesmo.

A trajetória de vida de alguns entrevistados ilustra bem a situação em que a terceirização possibilitou o nascimento de um novo negócio, como subcontratação organizada em modelo empresarial. Entusiasmados com a possibilidade de ser um micro ou pequeno empresário, um grande número de trabalhadores insatisfeitos com suas condições de trabalho precarizadas, se arriscaram como “patrões-de-si-mesmo”, como mostra o trecho do relato abaixo:

Eu fiquei dois anos só trabalhando para mim, (...) eu trabalhava na rua também, mas tinha mais oito motoboys que eu tinha empregado. Eu comecei com a cara e a coragem. Eu não tinha nem possibilidade de abrir crédito nenhum! Fui ao Santander tentar pegar um dinheiro: ‘Não. Não pode’. Aí o que aconteceu? Vai tocando desse jeito, contratos mal feitos... Ou seja, pagava só o motoboy, não sobrava mais nada. Aí eu resolvi montar a cozinha industrial (...) para salvar a outra. (...) Quando eu montei a cozinha, o Banco do Brasil me abriu o crédito pelo BNDES de 100 mil. Mas eu só saquei 15 mil. (...) Desses 15, hoje está em 30. (...) Se eu não começar a pagar, o negócio vai ficar [difícil]. (...) Eu procuro falar que não me arrependo do que faço, mas disso eu me arrependo. (relato de Fernando apud Godoi, 2012)

Deste modo, a despeito dos motivos específicos que interferem para o sucesso ou a falência destas empresas de entregas rápidas, eles estão relacionados com o fato de uma empresa capitalista só existir, de acordo com Marx (1985, p. 129):

Enquanto a apropriação crescente da riqueza abstrata é o único motivo indutor de suas operações (...). O valor de uso nunca deve ser tratado, portanto, como meta imediata do capitalismo. Tampouco o lucro isolado, mas apenas o incessante movimento do ganho.

Neste sentido, a despeito da existência da situação em que a abertura de firma resultou numa organização produtiva capitalista, a pesquisa demonstrou que a “pejotização” foi um meio de descaracterização de relações trabalhistas e transferência do custo e risco das operações para o próprio trabalhador. Na tentativa de assegurar uma vida material dentro dos padrões médios de conforto, bem como, na esperança de diminuir sua jornada de trabalho, muitos motoboys se arriscaram como “patrões-de-si-mesmos”. A história de José, informante da pesquisa, é emblemático. Esgotado com os sucessivos golpes levados no interior deste mercado da terceirização, José resolveu abrir sua própria empresa, encorajado pela garantia de serviço dada por um gerente do Banco Itaú, empresa para a qual já trabalhava como mão-de-obra terceirizada:

O quê que aconteceu? Eu abri a firma, fui ao Banco, levei os papéis. O gerente falou: ‘você já abriu conta num banco?’. Falei: ‘não’. ‘Então vem cá, vamos abrir a conta, jurídica e tal.’ (...) Daí quando foi na segunda-feira eu já comecei a trabalhar. Isso já está fazendo 10 meses. (...) Só que está muito pouco. Diminui bastante nessa crise. [Inclusive] eu estava com um funcionário e dispensei. Agora estou sozinho porque não compensa. (...) A minha mulher chega a chorar. Eu falo: ‘não esquenta a cabeça, (...) quando as coisas começarem a melhorar eu pago [as dívidas]’. Tem que melhorar! (...) Ou eu vou melhorar, ou eu vou piorar de vez agora (...) [porque] eu não trabalho de graça para mais ninguém. Eu prefiro entrar em dívida, mas de graça eu não trabalho mais. (relato de José apud Godoi, 2012)

O relato acima deixa claro, então, a diferença qualitativa entre o capitalista, como a personificação do capital, e o trabalhador pejotizado. Apesar do estatuto jurídico-formal de empresário, muitos destes trabalhadores continuam sendo força de trabalho “livre como os pássaros”, como mostra a experiência de outro entrevistado da pesquisa, que foi persuadido a abrir firma e comprar o meio de trabalho que seria utilizado para a entrega de uma nova tiragem de jornal de Campinas:

No Jornal, (...) eles me ofereceram uma oportunidade para trabalhar com uma microempresa (...). Mas na realidade eles me propuseram uma coisa, me disseram que

ia ser uma coisa, e foi outra. (...) Eu achei que seria melhor, que eu iria trabalhar menos, que eu iria ter tempo para dormir. Mas foi a mesma coisa, aliás, foi um problema maior. Foi pior porque eu não conseguia me manter. Eu tinha contador, combustível, imposto para pagar e não valia a pena. Eu resolvi parar. (...) Eles falaram: ‘Veja o que é melhor para você, procure o que é melhor para você’. E foi assim. (relato de Gilberto apud Godoi, 2012)

Assim, o relato acima revela que a pejetização foi uma prática social de precarização do trabalho que, articulada ao processo de terceirização, foi determinante para a formação da categoria motoboys. O trabalhador autônomo, terceirizado ou pejetizado foi o preâmbulo da uberização do trabalho motoboy.

### **A uberização e as estratégias de organização coletiva dos trabalhadores *just in time***

Analisando os resultados das pesquisas desenvolvidas há dez anos, no bojo do processo de regulamentação da profissão, pode-se afirmar que a categoria atraía um contingente de trabalhadores urbanos desempregados ou informalizados. Em sua maioria exerciam o trabalho de motofrete para o comércio, indústria e bancos, através da interposição de empresas de transporte terceirizadas. Entretanto, com a uberização do trabalho, agrava-se esse processo de precarização vivenciados pelos trabalhadores sob duas rodas. É como se aquelas relações de trabalho mais precarizadas, que atingia o menor contingente de motoboys terceirizados de dez anos atrás – os “avulsos” e “esporádicos” – tenham se tornado hoje o maior grupo dentro da categoria. O contingencial se tornando estrutural e viral.

Na virada do século XXI, mais precisamente na segunda década, com o capital já atuando de maneira mais flexível, uma nova reorganização mundial do trabalho começa a se estruturar aliada às novas tecnologias da informação, que Zuboff (2018) apresenta como *big data*, maquinaria indispensável para o “capitalismo de vigilância”. Essa conjuntura, por sua vez, abre espaço para o surgimento de empresas – denominadas plataformas de aplicativos – conhecidas por englobar o que muitos chamam de “*gig economy*”, “*sharing economy*” ou “*platform economy*”. As plataformas de aplicativos passam a atuar com mais ênfase no setor de serviços, área até então ignorada pelo capital, mas que agora, dada as circunstâncias, se mostra vantajosa.

Segundo Abílio (2020), este novo processo de transformação organizacional do trabalho fica marcada com a entrada da empresa Uber no mercado, mas o termo uberização e suas implicações não se restringem somente a esta empresa. Seu alcance transborda as barreiras de atuação das estratégias usadas pelo capital para sua rentabilidade.

A uberização do trabalho pode ser compreendida sob diversos prismas, desde a alta dose de um discurso empreendedor injetado no mercado pela ideologia neoliberal, passando pelo desmonte dos direitos e seguridades permitido pelo Estado, até a sujeição total dos trabalhadores por não terem vínculo empregatício com as plataformas de aplicativo.

Diante do desemprego estrutural e da corrosão dos horizontes do trabalho tipicamente assalariado e com registro, milhares de jovens trabalhadores tomam para si os riscos e ônus do processo de trabalho. Esta talvez seja a principal característica das empresas de plataformas, sobretudo aquelas que atuam no setor de serviços. Trata-se de empresas que surfam na onda de precarização provocada pelo degelo do marco regulatório do trabalho celetista (CLT). O contrato de trabalho, base jurídica entre empregado e empregador, inexistente no trabalho uberizado.

As relações de trabalho do entregador se assemelham muito com aquilo que era, há dez anos atrás, mais a exceção do que a regra. O entregador de aplicativo é o motoboy uberizado. Os aplicativos e plataformas digitais tratam o trabalhador como autônomo, ou seja, são responsáveis apenas pela intermediação entre “consumidores e produtores”. Não há delimitação da carga horária, garantia de remuneração ou manutenção das ferramentas de trabalho. Entregues à própria sorte, os trabalhadores têm de estar sempre a postos, numa relação de vida ou morte perante o processo de trabalho, configurando o que Abílio (2020) chamou de “trabalhador *just-in-time*”.

Outro fator estruturante do trabalho uberizado é a ausência da figura do patrão, que agora é substituída pela gestão maquínica-algorítmica, aliado ao gerenciamento de si. Esta nova configuração das relações de trabalho atua de maneira contrastante com outros modelos de organização das atividades laborais, no que diz respeito ao gerenciamento e controle do trabalho. Até então, antes da introdução das tecnologias de informação e comunicação (TICs), o gerenciamento e controle do trabalho passavam pelo crivo do patrão, o detentor dos meios de produção e também da força de trabalho daquele que a vendia.

A figura do patrão desempenha papel importante nas relações de trabalho. O patrão, além de todas suas implicações materiais, reflete em sua própria existência a representação de exploração, algo a ser superado pelo trabalhador. Esta imagem catalisadora de reconhecimento enquanto classe explorada, ao passar pelo processo de despersonalização garantido pelo

algoritmo, apaga a imagem de controle e supervisão que até então existia, mascarando essa condição.

No trabalho uberizado, a gestão e o controle das atividades realizadas pelos trabalhadores são obscurecidos através do processo de apagamento da figura do patrão. Esta metamorfose nebulosa acontece pela utilização do algoritmo, uma ferramenta já conhecida da computação, que tem como principal função a solução de problemas. Contudo, esta ferramenta, inserida no contexto de exploração e financeirização do capital, aliado aos dados obtidos através das novas tecnologias, agem como organizadora do trabalho, gerindo pedidas, entregas e ordenando clientes em relação a valores (GROHMANN, 2020). Em outras palavras, os algoritmos usados por essas empresas fazem delas mais do que meras mediadoras do trabalho, mas atuam de maneira direta no controle do labor do precariado no Sul Global (BRAGA, 2014).

A aliança perversa das novas tecnologias com o discurso empreendedor – que foi gerado e disseminado pelo neoliberalismo – engraxa as engrenagens do trabalho em tempos de uberização. A estratégia é causar uma confusão entre a imagem do trabalhador e a do empresário, transformando o empreendedorismo numa simples condição de assumir os prejuízos do processo de trabalho. Opera aí “um importante deslocamento do desemprego enquanto questão social para uma atribuição ao indivíduo da responsabilização por sua sobrevivência em um contexto de incerteza e precariedade” (ABÍLIO, 2019, p. 4).

É neste cenário de incertezas e precarização do trabalho, que alguns movimentos de organização coletiva do precariado vêm acontecendo em todo o mundo. Um levantamento exploratório da diversidade e diferenças entre esses movimentos na categoria motoboys mostram os enormes desafios de organização desse novo contingente da “classe-que-vive-do-trabalho” por meio das instituições políticas mais tradicionais.

O exame acerca das características das ações coletivas desses trabalhadores sobre duas rodas retoma o importante deslocamento epistemológico pós-colonial aos diagnósticos de intelectuais, do Norte Global, acerca da agenda política dos novos trabalhadores precarizados. Perplexo com a intensificação da informalidade no bojo do capitalismo baseado na “acumulação por espoliação” (Harvey, 2013) e com a falta de representatividade dos sindicatos trabalhistas europeus no seio do precariado, Standing (2011) “alerta sobre a natureza ‘perigosa’, isto é, filofascista, dessa nova classe”:

(...) ao contrário da maior parte dos exemplos e dados presentes no livro, cujo foco recai sobre as relações trabalhistas em países de capitalismo avançado, comentarei a obra da perspectiva de alguém que estuda as metamorfoses do capitalismo e da classe trabalhadora no chamado “Sul global”. (...) De certa maneira, o precariado seria o filho indesejado do casamento do neoliberalismo com a globalização do capital. (...) Em suma, o autor identificou uma postura socialmente ressentida e politicamente antisindical por parte do precariado europeu. A razão da hostilidade ao movimento trabalhista dever-se-ia, sobretudo, ao fato de os trabalhadores jovens, politicamente inexperientes e submetidos à precarização do emprego considerarem praticamente impossível organizar-se sindicalmente nos locais de trabalho (...) Ao elaborar seu diagnóstico sociológico e sua agenda política, Standing optou por afastar o precariado tanto dos demais grupos da classe trabalhadora quanto do movimento sindical. Se, como afirma o autor, os sindicatos estão condenados ao desaparecimento, é evidente que eles não podem propor soluções capazes de fortalecer a universalização dos direitos sociais e enfrentar a precarização do trabalho. Mas até que ponto a desconstrução analítica da relação entre o precariado, a classe trabalhadora e os sindicatos é empiricamente consistente? Como o precariado no Sul global tem se comportado em relação aos direitos sociais e ao sindicalismo? (BRAGA, 2014, p. 38, 39, 41, 44)

Para Braga (2014) não só a abordagem sociológica de Standing (2011) é problematicamente eurocentrada, por compreender o avanço da nova informalidade como impulso para a formação do precariado como uma nova classe, separada da classe trabalhadora, mas suas conclusões sobre a agenda política cabível ao precariado também guardam problemas<sup>3</sup>.

Analisando os movimentos recentes de motoboys e entregadores de aplicativos, observamos que a fragmentação ocupacional dentro da categoria e a interposição de empresas na relação capital/trabalho – seja as empresas terceirizadas ou as empresas de plataformas de aplicativos – dificultam a constituição de uma agenda de luta contra a informalidade que gere engajamento massivo e continuado. O terceiro ato convocado pelo “*Breque dos Apps*” é emblemático ao observar os “rachas” internos.

O movimento denominado “*Breque dos Apps*” não foi organizado inicialmente pelo Sindicato (Sindimotos), que só aderiu depois. Esse dado mostra preliminarmente que existem movimentos e processos de auto organização que operam em paralelo aos sindicatos, ainda que em alguns casos com relativo apoio das suas entidades de representação. A primeira paralisação do Breque dos Apps aconteceu pela primeira vez no dia 1 de julho deste ano, tendo como protagonistas os trabalhadores de empresas aplicativos como Ifood, Uber Eats, Rappi e Loggi,

---

<sup>3</sup> Em Godoi (2012), o conceito de *classe-que-vive-do-trabalho* desenvolvido por Antunes (2000) foi empregado com a intenção de demonstrar o pertencimento dos motoboys à classe trabalhadora: “Uma noção ampliada de classe trabalhadora inclui, então, todos aqueles e aquelas que vendem sua força de trabalho em troca de salário, incorporando, além do proletariado industrial, dos assalariados do setor de serviços, também o proletariado rural, que vende sua força de trabalho para o capital. Essa noção incorpora o proletariado precarizado (...) os trabalhadores assalariados da chamada ‘economia informal’, que muitas vezes são indiretamente subordinados ao capital.” (Antunes (2000, p. 103-4)).

que exigiam melhores condições de trabalho, cabendo o reajuste dos preços das entregas, o recebimento de EPIs para o trabalho durante o período de pandemia, o fim de bloqueios impostos pelos aplicativos e algum auxílio no que diz respeito a acidentes.

Este movimento de resistência contou também com a participação do grupo denominado “Entregadores Antifascistas”, composto por motoboys que prestam serviços de entrega para as diversas plataformas de aplicativos. Tendo um campo de luta mais amplo do que as reivindicações por melhores condições de trabalho, como já mencionado, a luta travada por esse grupo de entregadores parece pautar uma agenda política mais ampla, conforme vem declarando a sua principal liderança.

Conhecido como “Galo de briga”, Paulo Lima – líder do grupo Entregadores Antifascistas – afirmou em entrevista concedida ao Intercept Brasil, publicada em 7 de junho de 2020, que as plataformas de entregas constroem uma ideia fantasiosa de que o entregador seja um “empreendedor”<sup>4</sup>. Neste sentido, aqueles trabalhadores desempregados, informalizados e uberizados que compõem o precariado global, são narrados na ideologia dominante como “empresários de si mesmos”.

A análise exploratória do site e do jornal A Voz do Motoboy, produzido pelo Sindimotos-SP, permitem observar que, ao contrário dos “Entregadores Antifascistas”, o campo de disputa política construído pelo sindicato está organizado pela luta por regulação da profissão e reconhecimento social do trabalho motoboys:

O saldo de quase dez anos de mandato do presidente anterior foi o esvaziamento do patrimônio e um monte (literalmente falando) de dívidas. Vários dirigentes de entidades sindicais de inúmeras cidades deram suporte e apoio, principalmente jurídico, para que o SindimotoSP estivesse com quem realmente trabalha pelo setor. Agora, o desafio maior é reconstruir a "casa" e com a determinação da nova diretoria presidida pelo companheiro Gil e o engajamento de toda a categoria, o SindimotoSP iniciará uma nova fase. As vitórias estão chegando e prova disso é a Regulamentação que foi aprovada e já está em vigor e a obtenção da Carta Sindical que nos dá o título de representantes oficiais (e legítimos) da categoria. Outras reivindicações também já estão sendo atendidas e em breve, você motoboy terá o que sempre sonhou: uma profissão reconhecida e respeitada (direção do Sindimotos-SP in <http://sindimotosp.com.br/menu/quemsomos.html>).

---

<sup>4</sup> THE INTERCEPT BRASIL. 1 Vídeo (5:44). Conheça Paulo Lima, o entregador de aplicativo antifascista que organiza a categoria. Publicado pelo canal The Intercept Brasil, 2020. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=iTVhpgxH8dY&ab\\_channel=TheInterceptBrasil](https://www.youtube.com/watch?v=iTVhpgxH8dY&ab_channel=TheInterceptBrasil).

Ou seja, mais do que uma agenda política ampla que incorpore outras bandeiras e estratégias confrontacionais, o perfil público de atuação do Sindimotos-SP<sup>5</sup> parece circunscrevê-lo a uma prática sindical negocial, característica dessas entidades de classe depois dos “descaminhos do novo sindicalismo” mais combativo (Antunes, 2018).

Outra questão que parece pertinente destacar para analisar as formas de ação coletiva entre os motoboys e entregadores de aplicativos é o fato de que o esvaziamento dos últimos atos do “Breque dos Apps” estar relacionado também a oposições internas em torno da questão da informalidade e da política nacional. De acordo com matéria “Nova greve dos motoboys tem baixa adesão pelo País”, de Jakitas (2020), publicado pelo jornal Estadão, no terceiro dia de greve convocada pelo Breque dos Apps:

No final do dia, os motoboys confessavam frustração com o movimento nos grupos de WhatsApp. Para eles, após surgir com uma pauta forte, destinada a garantir melhor remuneração e melhores condições de trabalho, o movimento rachou entre grupos distintos. Uma parte com ambições políticas e a outra parte alinhada aos sindicais, que defendem o reconhecimento de vínculo empregatício dos entregadores com os aplicativos - tema que não é consenso entre os trabalhadores já que, em sua maioria, eles prestam serviços para mais um de aplicativo.

Todavia, se as informações apresentadas acima, acerca do descolamento dos movimentos de protesto dos motoboys e entregadores em relação às suas entidades sindicais, poderia sustentar a tese de Standing (2011) de que o precariado é inerentemente antisindical, ou a tese pós-moderna da fragmentação identitária dos novos movimentos sociais, inúmeros relatos de motoboys colhidos por pesquisadores nos últimos dez anos, apontaram para práticas e discursos de “união”. Assim, se entre as teleoperadoras ouvidas por Braga (2014) “o acúmulo de experiências com o regime de mobilização permanente da força de trabalho faz com que esses trabalhadores desenvolvam comportamentos críticos em relação às empresas” que podem ser a base instrumental para sua aproximação aos sindicatos, a categoria motoboy parece apontar para o carácter mobilizador da experiência cotidiana de “união”.

Neste sentido, chama atenção num outro processo de organização coletiva dos trabalhadores sobre duas rodas no cenário atual. Além das ações confrontacionais (greves) ou negociais (regulamentação e acordos sindicais) discutidas acima, a criação de associações e cooperativas também começam a ganhar visibilidade, mesmo que neste primeiro momento, de maneira ainda tímida. Diversas cooperativas ao redor do mundo começam a sair do papel e dão

---

<sup>5</sup> O Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxista Intermunicipal do Estado de São Paulo (SindimotoSP), foi fundado em 1991 e constituiu nova diretoria em 17 de agosto de 2007, elegendo Gilberto Almeida dos Santos, o Gil.

seus primeiros passos na realidade prática. É o caso da “*CoopCycle*”, um conglomerado de cooperativas criadas na Europa e também da América do Norte, que somam em torno de trinta unidades cooperativas. Juntas, essas cooperativas trocam informações e ferramentas como *software* e aplicativos, com o intuito de tornar as atividades de entrega menos custosas para os trabalhadores que constituem o movimento.

Segundo uma matéria publicada pela BBC News Brasil (2020), já existe uma movimentação por parte de grupos como os Entregadores Antifascistas, que buscam a integração nesta federação de cooperativas. Segundo Eduarda Alberto – entregadora associada aos Entregadores Antifascistas e responsável pela tentativa de integração – o maior empecilho vem sendo a questão burocrática de inclusão das motocicletas na plataforma *CoopCycle*, já que a mesma permite apenas bicicletas, dada a agenda ambiental que voga em alta na Europa mas que, no Brasil, ainda não encontra campo amplo de debate e discussões.

Também no Brasil, ainda segundo a BBC (2020), a tentativa de integração à plataforma *CoopCycle* já aconteceu outras vezes, como é o caso do coletivo *Señoritas Courier*. Em 2018, o coletivo que é composto apenas por mulheres e pessoas LGBT também tentou a integração, porém, por outra vez, a questão burocrática barrou sua entrada. Segundo as diretrizes da plataforma, a entrada de novos associados é permitida somente se for como cooperativa e não como coletivo.

Em Indaiatuba, esta movimentação de organização coletiva por parte dos motoboys pode ser observada através da criação da Associação dos Motoboys, Motofrentistas e Entregadores de Indaiatuba (AMEI). Em entrevista com três membros da Associação – Murilo (presidente), Alberto (tesoureiro) e Eder (associado), a motivação principal para a criação da associação guarda relação com a percepção política de que a “união” é o principal ingrediente para fazer frente a desproteção social do trabalho precarizado.

É sob essa percepção que Murilo narra a situação que o levou a idealizar o projeto de constituir a AMEI. Enquanto fazia uma das dezenas de entregas do dia, ele recebeu a informação – por meio de outro motoboy – que um amigo havia sofrido um acidente, resultando na fratura das duas pernas. Assustado com a notícia, Murilo faz uma visita a seu colega e descobre uma situação chocante:

Eu não sou de reparar na casa dos outros, né mano. Nunca fui de reparar na casa dos outros, minha casa sempre foi uma casa humilde, mas naquele dia eu senti a necessidade de reparar, mano. Eu perguntei pra ele: “Ô fulano, me dá um copo da

água gelado aí!”. Pra ele abrir a geladeira que eu queria reparar na geladeira dele memo, se tinha alguma coisa, se não tinha alguma coisa. Ele abriu, mano! Só tinha água na geladeira do cara. Ai eu falei: “Ô mano, e como tá aí pra comer, pras contas, como que tá?”. Ele falou: “É Murilo... tá foda, mano. Tá foda! Tô com dois alugueis atrasados. E mano... minhas criança estão até passando fome” (relato de Murilo, 2020.)

Ainda que esteja previsto na Convenção Coletiva de Trabalho (Sindimotos-SP, 2020-2021) cláusulas que preveem a “reposição do custo da utilização do equipamento do empregado e seus acessórios”, bem como o direito do funcionário à “seguro de saúde complementar”, esses direitos não atingem grande parte da categoria motoboy, em função dos processos de precarização já analisados anteriormente (terceirização, pejotização e uberização). Não tendo nenhum tipo de vínculo empregatício, esta é a realidade de vários entregadores em todo o mundo. Ao sofrer um acidente, o trabalhador arca com todo o prejuízo: manutenção da sua motocicleta, compra de remédios, eventuais gastos hospitalares (já que estão desprovidos de um plano de saúde) e as dívidas que se acumulam enquanto o mesmo não volta a trabalhar.

Tendo em vista a situação que seu amigo passava, Murilo então resolve tomar uma atitude que pode ser considerada o primeiro passo para a criação de uma organização coletiva, que, posteriormente, culminará na AMEI. Segundo Murilo:

Mano, eu chamei dez, quinze motoboy que não ia afinar naquela hora: “Me arruma cem conto aí”. Nós fizemos uma catanção e eu lembro que conseguimos levantar dois conto. Fui lá (...) pagamos os dois alugueis, fizemos uma puta дума compra e deixamos lá pro cara. Ai eu inventei uma tal de poupança. Falei pros caras: “Ô, vamos inventar uma poupança. Dez reais cada um por mês. Nós fazemos uma poupança e se acontecer alguma coisa [por exemplo] com o ‘Gordão’, nós ajudamos ele...”. Mano, no primeiro mês vieram (...) cento e três pessoas. (...). [Em] novembro, o Rick caiu. Ai esse cara caiu, só que ele deu dez reais só no primeiro mês, não tinha dado mais [nada]. Mas mesmo assim ele participou, não participou? (...) Fui lá na casa dele fazer uma visita pra ele. (...) Na hora que eu tava saindo eu saquei de quinhentos conto e falei: “Tó”. Ele falou: “O que que é isso?”. Eu falei: “A [nossa] poupança tá dando quinhentos reais pra você arrumar sua moto e comprar algum medicamento que você precisar aí e depois se você quiser devolver pra poupança você devolve... E bola pra frente” (relato de Murilo, 2020).

O relato acima deixa evidente que o projeto de formar a Associação (AMEI) iniciou-se a partir da percepção de que o desamparado acarretado pela informalidade poderia ser enfrentado coletivamente.

Como forma de amortecer os impactos causados pela precarização da profissão motoboy e a inserção da uberização do trabalho, a associação fundada por Murilo, irá influenciar, segundo ele: “na união, porque todo mundo vai estar no mesmo barco” (relato de Murilo, 2020).

Outra agenda de luta que a AMEI está encampando guarda relação com a questão da mobilidade urbana. Sabe-se que o tempo é elemento fundamental para a categoria motoboy dada a relação direta com a sua produtividade, já que não tendo nenhuma certeza em relação ao seu salário, os entregadores, desprovidos de seguridades básicas, se arriscam em cima de duas rodas, procurando cada vez mais diminuir o tempo de suas entregas. Esta situação é descrita na fala de Murilo:

(...) Você pára na portaria de um condomínio, tem uma fila de dez carros. Mano, é dez pessoas pra fazer o cadastro pra entrar. E você lá, com dez entregas [pra fazer e só] uma no condomínio, o resto pra fora. A hora que você sai do condomínio, [como] você vai recuperar aquele tempo [em] que você estava [preso na portaria]? (relato de Murilo, 2020)

Por esse motivo, a associação tem em vista um projeto de lei para facilitar o acesso dos motoboys nos condomínios fechados da cidade. Segundo Alberto, outro entrevistado, “A Associação está em prol dessas coisas. O que a gente vai tentar? A gente vai tentar (...) pedir pra prefeitura obrigar os condomínios a pôr uma cancela só para os motoboys, para facilitar a [nossa] entrada e saída”.

Deste modo, as entrevistas com os membros da AMEI levantam a hipótese de que a agenda política desses trabalhadores que compõem o precariado do Sul Global está atravessada tanto por questões trabalhistas, tradicionalmente encampadas pelas entidades sindicais, quanto por questões ligadas aos movimentos sociais urbanos, tais como a reivindicação dos motoboys de Indaiatuba por diminuir as barreiras para a circulação dentro dos condomínios fechados.

### **Considerações finais**

Toda a economia para o capital é economia de tempo. O processo de subsunção do trabalho ao capital passou pelo avanço da sincronização dos tempos e aumento da mobilidade, de modo que os horizontes das tomadas de decisão privadas se estreitassem e a difusão dessas decisões se propagasse mais rápido e por áreas cada vez mais amplas e variadas.

Por sua vez, esses poderes aumentados em termos de flexibilidade e mobilidade implica numa atenção redobrada com a logística da produção-circulação do excedente, produzido pelos trabalhadores e continuamente apropriado, consumido e investido pelos capitalistas. Essa necessidade de eficiência no processo de circulação implica no acionamento de um exército de trabalhadores ligados ao transporte, ao sistema financeiro e às comunicações. Deste modo, um

personagem polêmico se destaca no cenário urbano. Uma categoria de trabalhadores precarizada que viabiliza essa nova dinâmica da acumulação: os motoboys.

Neste ano, o serviço de entregas rápidas realizado pelos motoboys e entregadores de aplicativos ganhou enorme centralidade. Durante o período de isolamento social na pandemia do Covid-19, enquanto as ruas foram esvaziadas de carros e pedestres, os trabalhadores precarizados sob as “rodas da liberdade” ocuparam o palco das cidades, evidenciando a vulnerabilidade e risco que marcam a profissão motoboy.

Nesse escrito buscamos demonstrar que, se a terceirização do transporte e a pejetização do trabalhador foram elementos determinantes para a formação da categoria motoboy, a uberização foi responsável pela intensificação do processo de precarização. Sem vínculos e direitos trabalhistas, as plataformas de aplicativos combinaram as condições de trabalho mais desprotegidas socialmente com a gestão maquínica-algorítmica da força de trabalho, que derreteu os espaços clássicos de confronto da relação capital/trabalho.

Analisamos, entretanto, a precarização do trabalho motoboy - da terceirização à uberização - atentando também para as formas de ação desenvolvidas por esses trabalhadores, no âmbito das suas entidades sindicais, cooperativas e associações. Buscamos salientar que, a despeito da existência de várias fraturas internas à categoria, que conspiraram contra um maior e mais duradouro engajamento no “Breque dos Apps”, a experiência da própria desproteção social mobiliza um sentimento político de “união”, porque estão todos “no mesmo barco”. O barco que carrega o precariado do Sul Global.

## Referências Bibliográficas

ABÍLIO, Ludmila. Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*? *Estudos Avançados*, v. 34, n.98, jan.-abr. 2020, p. 111 – 26. Disponível em: <[https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S010340142020000100111&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S010340142020000100111&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt)>. Acesso em: 22 out. 2020.

\_\_\_\_\_. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*, v. 18, n.3, 15 nov. 2019. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivasvol18-issue3-fulltext-1674>>. Acesso em: 20 out. 2020.

ANTUNES, R. *O privilégio da servidão. O novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018.

\_\_\_\_\_. *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2009.

BRAGA, Ruy. Precariado e sindicalismo no Sul Global. *Revista Outubro*, n. 22, 2º semestre de 2014.

BBC. 'Adeus, iFood': entregadores tentam criar cooperativa para trabalhar sem patrão. *BBC News Brasil*, 27 jul. 2020. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53551592>>. Acesso em: 5 nov. 2020.

CHESNAIS, François. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre a datificação, a financeirização e a racionalidade neoliberal. *Revista Epic*, v.22, n. 1, jan.-abr. 2020.

GODOI, S. C. No tempo certo, sobre duas rodas: um estudo sobre a formação e a exploração dos(as) motofretistas de Campinas-SP. Tese de Doutorado. Campinas, Universidade Estadual de Campinas, 2012.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1989.

HARVEY, David. *O novo imperialismo*. 7 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2013.

JAKITAS, Renato. Nova greve dos motoboys tem baixa adesão pelo país. *Estadão*. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,motoboys-realizam-protestos-em-shoppings-de-sp-neste-sabado,70003375805>>. Acesso em: 5 nov. 2020.

KREIN, José Dari. Tendências recentes nas relações de emprego no Brasil: 1990-2005. 2007. Tese (Doutorado em Economia Aplicada)- Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. Livro Primeiro, Tomo I. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985. 1 v.(Os economistas).

MÈSZÁROS, István. “Desemprego e Precarização: um grande desafio para a esquerda” In: ANTUNES, Ricardo (Org). *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2006.

POSTONE, Moishe. Teorizando o mundo contemporâneo. *Revista Novos Estudos*, julho de 2008.

STANDING, Guy. *The precariat. The new dangerous class*. London: Bloomsbury Academic, 2011.

TAVARES, Maria A. *Os fios (in)visíveis da produção capitalista*. São Paulo: Cortez, 2004.

ZUBOFF, S. Big other: capitalismo de vigilância e perspectivas para uma civilização de informação. In: BRUNO, F. et al. (Org.) *Tecnopolíticas da vigilância: Perspectivas da margem*. São Paulo: Boitempo, 2018.