

PROPOSTA TEÓRICA PARA UMA LEITURA GEOGRÁFICA DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO DOS MOTOCICLISTAS ENTREGADORES POR APLICATIVOS

THEORETICAL PROPOSAL FOR A GEOGRAPHICAL READING OF THE PRECARIZATION OF WORK OF MOTORCYCLE DELIVERY WORKERS BY APPS

PROPUESTA TEÓRICA PARA UNA LECTURA GEOGRÁFICA DE LA PRECARIZACIÓN DEL TRABAJO DE LOS MOTOCICLISTAS REPARTIDORES POR APLICACIONES

// RESUMO

AUTOR

Tathiana Rodrigues Salgado 

Tadeu Alencar Arrais 

Adriano Rodrigues de Oliveira 

FILIAÇÃO INSTITUCIONAL

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS (UEG)

E-MAIL

tathiana.salgado@ueg.br

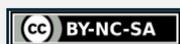
tadeuarraisufg@gmail.com

adriano.oliveira@ufg.br

DATA DE SUBMISSÃO: 21/ 03/24

DATA DE APROVAÇÃO: 19/02/25

DOI: 10.12957/GEOUERJ.2025.82949



E-ISSN 1981-9021

ESTE É UM ARTIGO DE ACESSO ABERTO DISTRIBUÍDO SOB OS TERMOS DA LICENÇA CREATIVECOMMONS BY-NC-SA 4.0, QUE PERMITE USO, DISTRIBUIÇÃO E REPRODUÇÃO PARA FINS NÃO COMERCIAIS, COM A CITAÇÃO DOS AUTORES E DA FONTE ORIGINAL E SOB A MESMA LICENÇA.

O crescimento da informalidade no mercado de trabalho brasileiro tem implicações econômicas, sociais e políticas significativas para a classe trabalhadora. A informalidade propicia menores rendimentos, jornadas de trabalho mais longas, falta de proteção previdenciária e redução de direitos trabalhistas básicos. O processo de precarização do trabalho não é acidental, mas sim uma consequência de reformas trabalhistas e previdenciárias, que caracterizam o neoliberalismo contemporâneo no Brasil. Este cenário se apresenta como uma urgente problemática de pesquisa, que precisa ser enfrentada pelas diferentes Ciências Humanas, entre essas, a geografia. Desse modo, o objetivo deste artigo é apresentar uma proposta teórica para uma leitura da precarização do trabalho de motociclistas entregadores por aplicativos sob uma perspectiva geográfica. O texto explora o conceito de "capitalismo de plataforma" e a "economia do compartilhamento", destacando algumas mudanças no mercado de trabalho, resultantes da ascensão das "empresas de plataforma" no Brasil. Apresenta-se, portanto, uma breve tipologia destas empresas e se encerra o texto com uma proposta de abordagem teórica de análise geográfica desta problemática, reconhecendo sua complexidade e impacto na sociedade brasileira.

Palavras-chave: precarização; trabalho; aplicativos; pesquisa; motociclistas

// ABSTRACT

The growth of informality in the Brazilian labor market has significant economic, social, and political implications for the working class. Informality leads to lower incomes, longer working hours, a lack of social security protection, and a reduction in basic labor rights. The process of labor precarization is not accidental; rather, it is a consequence of labor and social security reforms that characterize contemporary neoliberalism in Brazil. This scenario presents an urgent research problem that needs to be addressed by different human sciences, including geography. Thus, the objective of this article is to present a theoretical proposal for analyzing the precarization of work of motorcycle delivery workers using apps from a geographical perspective. The text explores the concepts of "platform capitalism" and the "sharing economy," highlighting some changes in the labor market resulting from the rise of "platform companies" in Brazil. We then present a brief typology of these companies and conclude the text with a theoretical approach for a geographical analysis of this issue, recognizing its complexity and impact on Brazilian society.

Keywords: precariousness; work; applications; research; motorcyclist.

// RESUMEN

El crecimiento de la informalidad en el mercado laboral brasileño tiene implicaciones económicas, sociales y políticas significativas para la clase trabajadora. La informalidad conduce a menores ingresos, jornadas laborales más largas, falta de protección previsional y reducción de derechos laborales básicos. El proceso de precarización del trabajo no es accidental, sino una consecuencia de las reformas laborales y previsionales que caracterizan al neoliberalismo contemporáneo en Brasil. Este escenario se presenta como una problemática de investigación urgente, que debe ser enfrentada por las diferentes ciencias humanas, entre ellas, la geografía. De este modo, el objetivo de este artículo es presentar una propuesta teórica para una lectura de la precarización del trabajo de los motociclistas repartidores por aplicaciones desde una perspectiva geográfica. El texto explora el concepto de "capitalismo de plataforma" y la "economía colaborativa", destacando algunos cambios en el mercado laboral resultantes de la ascensión de las "empresas de plataforma" en Brasil. Presentamos, por lo tanto, una breve tipología de estas empresas y concluimos el texto con una propuesta de enfoque teórico de análisis geográfico de esta problemática, reconociendo su complejidad e impacto en la sociedad brasileña.

Palabras Clave: precarización; trabajo; aplicaciones; investigación; motociclistas

INTRODUÇÃO

As causas da intensa desigualdade social brasileira, manifestada pelo desemprego, pela redução da renda, pela precarização do trabalho e pelo conseqüente aumento da pobreza, estão vinculadas, historicamente, ao processo de escravização, seguido de sua recorrente inserção periférica à economia internacional. Autores como Fernandes (1978), Furtado (1977, 1983), Oliveira (2003), Cano (1977, 1998), Tavares (1978), Santos (1996), Moreira (2011) e Pochmann (2001, 2008), entre outros, analisaram as causas da desigualdade social brasileira com detalhamento e, em diferentes perspectivas, associaram, em seus debates sobre a sociedade brasileira, várias dimensões de análise: histórica, geográfica, técnica e, sobretudo, política.

Política, economia e sociedade, desse modo, revelam uma forma de uso do território, para utilizar uma expressão de Santos e Silveira (1992), que adquiriu, ao longo dos séculos, distintas feições regionais. Esta perspectiva de análise é imprescindível para a compreensão da forma de estruturação do mercado de trabalho, da ascensão do que Srnicek (2014) denominou de “capitalismo de plataforma”, e da correlata precarização do trabalho que atinge, especialmente, os centros urbanos que concentram a demanda por consumo, traduzida na circulação de mercadorias e na concentração do excedente de mão de obra.

As implicações econômicas, sociais e políticas do aumento do grau de precarização do trabalho são inúmeras. A precarização resulta em menor rendimento individual, maior carga de trabalho média diária e ausência de proteção previdenciária e de direitos trabalhistas, como férias, 13º salário, descanso remunerado, auxílio-saúde etc. Este processo não é natural e muito menos aleatório, bastando para isso observar, no contexto brasileiro, os meandros da Reforma Trabalhista de 2017 (Lei nº 13.467/2017) e da Reforma da Previdência de 2019 (Emenda Constitucional nº 103/2019), que justificaram, do ponto de vista institucional, o contemporâneo neoliberalismo brasileiro.

A flexibilização da regulação trabalhista ocorreu no momento em que se celebravam as promessas da economia do compartilhamento e a ideia de que a superação do desemprego depende, essencialmente, do esforço individual e da adaptação tecnológica. A estratégia é ocultar as questões estruturais da exploração do trabalho, depositando, na revolução técnica, a culpa pelo desemprego e, ao mesmo tempo, apontando o empreendedorismo como saída unilateral e segura. No entanto, o insumo principal dessa economia do compartilhamento não é o empreendedorismo, a capacidade para assumir riscos, a meritocracia, ou mesmo a coordenação sistêmica por um algoritmo, seu principal insumo é a disposição, 24h por dia, de uma massa de potenciais trabalhadores que vivenciaram, na última década, a redução da renda e a erosão das diferentes formas de proteção social.

Ao passo que a renda é reduzida, aumenta-se, também, o endividamento individual e familiar. Como lembra Lazzarato (2017, p. 67): “A dívida é a técnica mais adequada para a produção do homo economicus neoliberal”, um sujeito que é moldado para pensar e agir dentro das lógicas do mercado. Lazzarato (2017) destaca que a dívida deixa de ser apenas um compromisso financeiro, tornando-se uma ferramenta de controle dos indivíduos. A dívida os

obriga a se comportarem de maneira que maximizem a sua capacidade de pagar, o que pode significar uma maior adesão às normas do mercado, como a busca incessante por emprego, o aumento da produtividade, e a aceitação de condições precárias de trabalho. O endividamento se torna um motor que impulsiona a conformidade do indivíduo às expectativas neoliberais de responsabilidade pessoal, eficiência e competição. No Brasil, de acordo com dados de julho de 2024, havia 72,66 milhões de brasileiros em situação de inadimplência, segundo o Serviços de Assessoria - SERASA (2024).

O endividamento associado à alta da inflação é um dos fatores que empurra uma legião de trabalhadores e trabalhadoras para ocupações cada vez mais precárias. Não é outra a realidade de centenas de milhares de pessoas que buscam, nos chamados aplicativos de delivery, que transportam refeições, pessoas e encomendas, um modo de sobreviver. Este fenômeno, inegavelmente, se apresenta como uma séria questão social que demanda a investigação cuidadosa por diversas áreas de estudo, incluindo a geografia, visto que, conforme discutido em Tozi (2020), a uberização da economia, depende do uso concreto do território para sua operação. Nesse contexto, o objetivo deste artigo é apresentar uma proposta para a leitura geográfica da precarização do trabalho dos motociclistas entregadores de aplicativos.

Apresenta-se, ainda, de forma preliminar e aberta ao debate com os pares, algumas concepções do conceito de "capitalismo de plataforma" e de "economia de compartilhamento"; em que se pontuam as mudanças no mercado de trabalho a partir da emergência das "empresas de plataformas" que atuam no Brasil; descreve-se, para fins de tipologia, as empresas de plataforma que atuam no transporte de refeições, pessoas e mercadorias e se indica uma proposta teórica para uma leitura geográfica da problemática no Brasil. As reflexões tecidas neste texto são resultados dos debates realizados no âmbito do grupo de pesquisa e divulgação científica do Observatório do Estado Social Brasileiro¹.

ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO DE ENTREGADORES POR APLICATIVO

No Brasil, a dinâmica da taxa de desocupação é um processo que requer atenção. É fato inegável que, desde 2012, quando o indicador começou a ser calculado, registra-se um expressivo aumento das taxas de ocupação da população economicamente ativa. No último trimestre de 2013, por exemplo, foi registrada a menor taxa de desocupação da série histórica, a saber, 6,3% na escala nacional (IBGE, 2013). Porém, a taxa inicia um movimento ascendente, com breves momentos de recuo, a partir de 2015, chegando a 14,9% no primeiro trimestre de 2021, a maior taxa registrada para o período de 2012 a 2023 (IBGE, 2021). Após este patamar, há um novo movimento descendente, e o Brasil fecha o ano de 2023 com uma taxa de desocupação de 7,4%, equivalente a 8,1 milhões de cidadãos brasileiros desempregados (IBGE,

¹ Os materiais produzidos pelo Observatório do Estado Social Brasileiro podem ser acessados em: <https://obsestadosocial.com.br/>

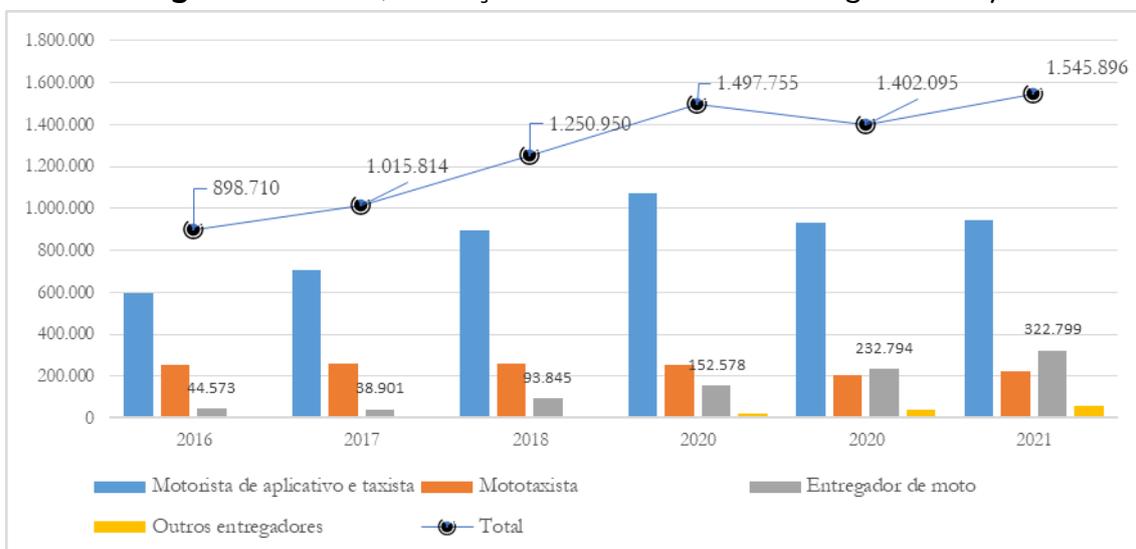
2023). No recorte temporal de 2012 a 2023, é importante lembrar o impacto negativo da Pandemia da Covid-19 na dinâmica do trabalho.

Observando o desemprego, a partir dos grupos etários, nota-se que a situação da população jovem é bastante preocupante. Na faixa etária de 18 a 24 anos, por exemplo, o desemprego atingiu, no primeiro trimestre de 2021, a taxa de 30,5%, caindo para 16,0%, no terceiro trimestre de 2023 (IBGE, 2023). Acerca da análise do perfil demográfico, ainda se poderia associar informações sobre gênero, cor e regionalidade para demonstrar as feições evolutivas do desemprego. A dinâmica da desocupação, entre outros efeitos, guarda uma relação direta com a redução da renda média do trabalhador. Segundo o IBGE (2023), a renda real domiciliar per capita real, em 2022, foi de R\$ 1.625,00. A desvalorização dos salários, como lembra Braga (2017), é o efeito mais agudo do neoliberalismo.

Outro aspecto marcante do mercado de trabalho no Brasil é a informalidade. No segundo trimestre de 2024, a força de trabalho no Brasil foi estimada em 109,37 milhões de pessoas, das quais 39,133 milhões estavam em situação de informalidade (IBGE, 2024). O aumento da informalidade abre largos caminhos para a atuação das empresas de compartilhamento como alternativa de trabalho e renda para milhões de brasileiros. De acordo com levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2022, o Brasil teve 1,5 milhão de pessoas trabalhando por meio de plataformas digitais e aplicativos de serviços, sendo o equivalente a 1,7% da população ocupada no setor privado.

A figura 1 indica as ocupações do setor de transporte identificadas, grosso modo, com o setor de compartilhamento. Gig economy, economia compartilhada, ou mesmo uberização estão entre os conceitos desenvolvidos para descrever essas novas formas de gestão e controle da força de trabalho. Srnicek (2014), por exemplo, denominou de “capitalismo de plataforma” o novo modelo econômico emergente que se baseia no controle e na gestão de plataformas digitais. Essas plataformas funcionam como intermediárias, que conectam diferentes grupos (como consumidores e produtores), utilizando grandes volumes de dados para facilitar e otimizar as transações.

Figura 1 - Brasil, evolução dos vínculos com a Gig Economy



Fonte: IPEA (2022).

A pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea (2022) tem como ponto de partida o conceito de Gig economy, também referido como freelance economy ou economy on demand. A Gig economy se caracteriza por promover as “relações laborais entre trabalhadores e empresas que contratam essa mão de obra para a realização de serviços esporádicos e, portanto, sem vínculo empregatício” (Ipea, 2022, p. 1). A partir deste guarda-chuva conceitual, a ocupação de entregador de moto, segundo o estudo do Ipea (2022), passou de 44,5 mil, em 2016, para 322,7 mil, em 2021, e a ocupação mototaxista passou de 254.797, em 2012, para 222.133, em 2021.

Em um estudo experimental de 2023, conduzido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), foram examinados os cenários de teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais. Este levantamento teve como foco a atividade principal das pessoas com 14 anos ou mais que estavam ocupadas durante o período de referência, a saber, quarto trimestre de 2022. O estudo, elaborado com base nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), estimou que, no final de 2022, o Brasil tinha 1.490.000 pessoas trabalhando por meio de plataformas digitais e aplicativos de serviços, 589 mil delas eram trabalhadores de aplicativos de entrega de comida e produtos (IBGE, 2023).

Destaques importantes da pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2023) são que, no Brasil, os trabalhadores plataformizados trabalhavam habitualmente, em média, 46h por semana no trabalho principal, sendo esta jornada 6,5h mais extensa que a média dos trabalhadores não plataformizados. Quanto à contribuição para o instituto oficial de previdência, em qualquer trabalho, estima-se que, no Brasil, 60,8% das pessoas ocupadas no setor privado eram contribuintes em 2022. Porém, entre os motociclistas plataformizados, este percentual foi estimado em apenas 22,3%, ou seja, mais de 77% dos motociclistas que trabalhavam por meio de aplicativos de serviços não estavam assegurados por um instituto de previdência, embora exercendo um trabalho de condutor, bastante exposto a acidentes, ou outros riscos relacionados à ocupação. O estudo ainda indica que o rendimento habitual médio dos motociclistas plataformizados foi de R\$ 1.784, em 2022, sendo abaixo da média nacional para trabalhadores não plataformizados, que, em 2022, foi estimada em R\$ 2.510 (IBGE, 2023).

De Stefano (2015), ao tratar as implicações trabalhistas da chamada Gig economy, destaca que essas formas de trabalho podem proporcionar uma boa combinação de oportunidades de emprego e permitir horários de trabalho flexíveis. No entanto, essas também podem abrir caminho para uma severa mercantilização do trabalho.

Este conjunto de trabalhadores é de fácil identificação na paisagem das grandes cidades, em razão da inconfundível bag, ou baú, na traseira da motocicleta, por outro lado, são invisíveis diante da legislação e anônimos ante os algoritmos, aparentemente impessoais, que disciplinam suas vidas. A expressão “patrões sem rosto”, utilizada por Cant (2021), em sua denúncia sobre os métodos de controle da Deliveroo, em Londres, é bem apropriada para descrever a situação.

Atuam, no Brasil, inúmeras empresas, cuja autodescrição gravita na definição de empresa de tecnologia de mercado on-line e/ou de economia de compartilhamento, conhecidas como aplicativos e/ou plataformas que apresentam como propósito a intermediação entre empresas e o consumidor, no caso da alimentação e as encomendas e, entre pessoas, como é o caso do transporte de passageiros. Aquelas com maior capilaridade nacional são o iFood, a Rappi, a Uber,

a 99Food, o Mercado Livre e a Loggi. O álibi utilizado com frequência pelas empresas que atuam regionalmente, nacionalmente ou internacionalmente passa pela negação de sua vinculação ao setor de transportes, apresentando-se sempre como um agente intermediário entre estabelecimentos comerciais e os consumidores finais, a exemplo do iFood (2021), que intermedia mais de 61 milhões de entregas diárias de refeições partir do acionamento de mais de 270 mil restaurantes, bares e similares. Está logística envolve mais de 200 mil motoristas cadastrados na plataforma e que atuam em dezenas de cidades brasileiras.

Outra característica destas empresas, a exemplo do iFood e da Rappi, é a cobrança de altos percentuais por pedido dos estabelecimentos comerciais. O iFood, por exemplo, oferece dois planos de adesão para os estabelecimentos. O primeiro é o Plano Básico e o segundo é o Plano iFood Entrega. No primeiro, são cobrados 12% de comissão sobre os pedidos delivery, ou 6% dos pedidos a retirar, além de 3,2% dos pedidos via iFood e uma taxa de R\$ 100,00 no primeiro mês. O segundo prevê 23% de comissão sobre os pedidos delivery, ou 6% para pedidos a retirar, além de 3,2% de taxa para pedidos pagos via iFood e R\$ 100,00 por mês (iFood, 2022).

Além de reter os recursos do pagamento dos estabelecimentos cadastrados, uma vez que o repasse para os varejistas não é instantâneo, algumas destas empresas de plataforma têm funcionado, como indicado pela Revista Exame (2022), como bancos digitais, oferecendo crédito rotativo para os estabelecimentos vinculados à plataforma.

Já o trabalhador, na retórica das empresas de plataforma, aparece como um parceiro autônomo, sem vínculo empregatício com as plataformas e muito menos com os estabelecimentos varejistas acionados pelos consumidores. São duas as estratégias mais comuns das empresas deste segmento. A primeira estratégia é evitar qualquer vínculo formal com os entregadores por aplicativo, motivo pelo qual insistem em classificá-los como parceiros autônomos. Esta narrativa, como indicado por Figueiras (2021), Woodcock (2020) e Kalil (2019), também é utilizada em outros países, como a Itália, a Espanha, a Inglaterra, os Estados Unidos, a Austrália etc.

Percebe-se isso, com clareza, na leitura de uma ação trabalhista movida contra o iFood disponível no Tribunal Regional do Trabalho, 23ª Região de Mato Grosso (Brasil, 2022b) e, também, em uma ação civil pública da Procuradoria Geral do Trabalho, 2ª Região de São Paulo, processo 1000100-78.2019.5.02.0037 que versa sobre o vínculo empregatício de um trabalhador contra o iFood e uma operadora de logística, chamada comumente de OL pelos entregadores por aplicativo. (Brasil, 2019).

A insistência em determinar a condição do trabalhador como autônomo é registrada em vários momentos do documento intitulado Termos e Condições de Uso – iFood para entregadores (iFood, 2020). As tentativas, no entanto, não resistem à realidade. Os entregadores por aplicativos não determinam sua remuneração, não escolhem o local de trabalho, não controlam a demanda e são, ao mesmo tempo, objeto de assédio das empresas de plataforma, dos estabelecimentos comerciais e dos clientes. Sendo, portanto, o elo mais fragilizado de uma cadeia estruturada hierarquicamente, muito embora todos sejam adjetivados de parceiros. É no corpo dos entregadores por aplicativo, por assim dizer, que os diversos modos de assédio e as formas variadas de violências são territorializadas.

A inserção do trabalhador no universo precário e flexível, no entanto, tem adesões entre os motoristas por aplicativos. Há um investimento subjetivo por parte das empresas de plataforma, em fazê-los acreditar que são, de fato, parceiros e que os riscos laborais são compensados pela liberdade. É o entregador por aplicativo que assume, por exemplo, os riscos e o pagamento dos Equipamentos de Proteção Individual (EPI). Isso sem contar os gastos com a internet e o aparelho telefônico, ou mesmo equipamentos como capa para chuva, botas e luvas.

Não se pode, ainda, esquecer dos riscos envolvidos em uma jornada de trabalho que pode ultrapassar 12h diárias, além dos aumentos constantes no valor dos insumos, como combustível e manutenção da motocicleta. O rendimento, no caso do iFood, ainda dependerá se o entregador por aplicativo atua como nuvem, operador logístico ou por agendamento. Esta divisão expressa, de modo inequívoco, o controle da oferta dos entregadores por aplicativo. O agendamento permite controlar a oferta de mão de obra, por exemplo, em dias de chuva ou intenso frio, assim como em horários de maior risco. Já o operador logístico representa, de forma sucinta, a expressão da terceirização da atividade, uma vez que os entregadores por aplicativos inscritos nesta modalidade são vinculados a uma empresa de operação logística, que controla o ritmo do trabalho por intermédio de agendamentos e disposição em praças específicas, sendo responsáveis também pelo controle das remunerações, incluindo as gorjetas.

O entregador nuvem é o mais próximo, teoricamente, do autônomo e essa jornada de trabalho, no entanto, também é controlada, diretamente, pelo iFood. A existência dessas modalidades não é aleatória. O iFood, por intermédio desta estratégia, direciona pedidos e controla a oferta, dominando, portanto, a cadeia, o que torna possível não apenas rebaixar o valor das dinâmicas (maiores taxas em momento de pico de demanda), como também forçar a migração dos entregadores nuvem para a modalidade OL, ou mesmo para o agendamento, como denunciam inúmeros trabalhadores.

Seria ingenuidade, a par da compreensão destas estratégias, imaginar que a distribuição dos pedidos decorre apenas da geometria representada pelo acionamento do estabelecimento, via aplicativo, pelo cliente e pela consecutiva escolha do entregador por aplicativo mais próximo. O total de recusas, o score, assim como a modalidade do cadastro (nuvem, OL e agendamento) revelam o quanto o chamado algoritmo não é movido pela impessoalidade. Esta situação faz lembrar os alertas do geógrafo Milton Santos (1994), para quem a técnica, apesar do caráter banal, ainda se apresenta como um enigma.

A segunda estratégia das empresas de plataforma, que se soma à recusa do vínculo funcional com os entregadores, passa por driblar qualquer regulação da base municipal para evitar um conjunto de impostos que tem, entre outros propósitos, distribuir o ônus do uso intensivo do espaço urbano, algo também comum em empresas como o Airbnb, plataforma especializada em aluguel de apartamentos e quartos (Slee, 2017).

Além das legislações nacionais, como aquelas que datam de 2009 (Brasil, 2009) e 2018 (Brasil, 2018), também existem inúmeras legislações municipais que tentam regular a atividade, a exemplo de Goiânia (2017), Fortaleza (2018), Curitiba (2018), Belo Horizonte (2000), Brasília (2020), São Paulo (2007), Rio de Janeiro (2021). Estas legislações focam, especialmente, na regulamentação e/ou adaptação da atividade, do ponto de vista dos entregadores por aplicativos e similares, às normas de trabalho e mobilidade urbana, considerando a distribuição do ônus da

urbanização decorrentes da atividade para as empresas de plataformas, no entanto, ainda são incipientes.

A mudança da sede da Uber de São Paulo (SP) para Osasco (SP) é um exemplo de como as cidades estão arcando com o ônus da dinâmica da mobilidade dos aplicativos. Segundo reportagem do Jornal Valor (2022), o município de São Paulo tem 556 mil motoristas cadastrados na Uber. A mudança para Osasco, em função da guerra fiscal metropolitana, resultará em prejuízo de milhões de reais anuais para o município de São Paulo, que terá ainda que arcar com o ônus da urbanização em função de abrigar a maior frota de motoristas por aplicativos do país. A progressiva redução da renda, o desemprego, somado ao preço dos combustíveis, e os problemas no transporte público tornaram o transporte de passageiros, via motociclistas, uma opção que se impõe, cada vez mais, porque tem influência nas políticas de mobilidade urbana e na regulação governamental. Tom Slee (2017, p. 104) utiliza a expressão “parasitismo” para caracterizar o impacto da atuação da Uber nas cidades.

Entusiastas da Uber atribuem o sucesso da empresa a sua tecnologia e à eficiência em conectar passageiros e motoristas, mas essa visão ignora boa parte da história. O sucesso da Uber também se dá muito devido a evitar custos com seguro, impostos e inspeções veiculares, e em fornecer um serviço universalmente acessível. Sua habilidade em fornecer um serviço barato e eficiente para os consumidores vem da habilidade de operar em prejuízo enquanto persegue seu generosamente financiado caminho para o crescimento. O sucesso da Uber decorre de seu parasitismo nas cidades onde opera (Slee, 2017, p. 104).

As duas estratégias utilizadas pelas empresas de plataforma, com os respectivos desdobramentos no controle das rotas e taxas e na redução de custos operacionais, elevam a produtividade do trabalho, ao mesmo tempo, em que aumentam os lucros e a precarização dos entregadores por aplicativos, além de provocar evasão fiscal dos recursos na base municipal.

A problemática anunciada, considerando a contextualização, requer uma leitura geográfica que possibilite entender, teórica e empiricamente, o intenso processo de precarização do trabalho dos entregadores motociclistas por aplicativos. Esta leitura passa pela consideração, articulada, pelo menos, em três evidências, sendo essas:

- a)** A urbanização brasileira, desigual e concentrada, ao mesmo tempo, influencia e particulariza o processo de precarização do trabalho dos entregadores motociclistas por aplicativos. Primeiro, porque reúne, no espaço das cidades, os excedentes socialmente produzidos em uma rede urbana concentrada e, segundo, porque o modelo de organização dos espaços metropolitanos no Brasil, marcado por precariedades históricas, como a da mobilidade, conforme destaca Tozi (2023), torna distinta a tarefa de transportar, em regime disciplinar de tempo, refeições, pessoas e encomendas.
- b)** O desemprego e a erosão da renda familiar formam um estoque regionalmente diferenciado de mão de obra, frequentemente jovem, o que colabora para a redução dos rendimentos diários e das taxas mínimas de deslocamento por quilômetro por parte dos aplicativos, fato que tem elevado a carga horária de trabalho diária e, por consequência, exposto os entregadores por aplicativos à insalubridade e à periculosidade cotidiana.

c) A intensa precarização do trabalho responde, ao mesmo tempo, por mudanças econômicas e políticas operadas na escala global, cujos rebatimentos locais, especialmente nos centros urbanos, são inegáveis e, aparentemente, fora do controle governamental. A análise do conceito e das práticas neoliberais, na perspectiva de Lazzarato (2013, 2019), Dardot & Laval (2014) e Browm (2019), oferecem os insumos para a construção da interpretação de uma realidade que atinge trabalhadores em várias latitudes do Planeta, colocando no centro da questão, o papel do Estado, das mudanças no universo do trabalho e da produção, assim como da racionalidade competitiva, que desloca a centralidade das contradições do chão da fábrica e dos escritórios para o espaço público urbano.

Não é segredo que entregadores motociclistas por aplicativos, além dos ciclistas e condutores de automóveis, ganharam visibilidade durante a Pandemia da Covid-19 (Alves et al., 2020). Além de expostos às intempéries, com cargas horárias que ultrapassam, frequentemente, 12h diárias, foram considerados, no período de isolamento social, profissionais essenciais nas distintas estratégias de prevenção contra a Covid-19. A situação de precariedade deste conjunto de trabalhadores e trabalhadoras oferece o melhor retrato daquele “ornitorrinco” descrito por Oliveira (2003). A metáfora usada pelo sociólogo brasileiro para descrever a estrutura peculiar do capitalismo no Brasil. Ornitorrinco refere-se ao animal que, sendo um mamífero, possui características de outros grupos animais, como o bico de pato, o que o torna um ser que desafia classificações simples. Da mesma forma, Oliveira (2003) argumenta que o capitalismo brasileiro é uma espécie de ornitorrinco, porque combina elementos modernos e atrasados, avançados e arcaicos, sem conseguir integrar-se plenamente a um modelo capitalista clássico, como o observado em economias centrais. O autor enfatiza que no Brasil há setores econômicos altamente modernos e competitivos, enquanto, ao mesmo tempo, mantém uma grande parcela de sua economia na informalidade e com trabalho precário. Essa combinação resulta em um desenvolvimento desigual e incompleto, onde coexistem avanços tecnológicos e produtividade com profundas desigualdades sociais e regionais.

UM QUADRO CONCEITUAL PARA LEITURA DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO DE MOTOCICLISTAS ENTREGADORES

O quadro teórico e conceitual de uma investigação permite oferecer respostas a partir de um determinado campo disciplinar e da problemática da pesquisa. Além disso, ao mesmo tempo, deve traduzir o compromisso social diante do objeto pesquisado. A temática desta análise recairá no processo de precarização do trabalho, o que implica admitir a centralidade da categoria trabalho. Esta opção propicia reflexões, necessariamente, que remetem ao século XIX. Hanna Arendt, em *A condição humana*, lembra que a modernidade trouxe uma espécie de “glorificação teórica do trabalho” (Arendt, 2014, p. 4).

O século XIX, impulsionado pela generalização, na Europa, do trabalho fabril, criou uma sociedade de trabalhadores, tendo o progressivo assalariamento como relação central para explicar a emergente sociedade capitalista. Não é por outro motivo que Karl Marx (1999, 2015) tenha se esforçado para explicitar a natureza do trabalho, a partir da imperativa necessidade de

produção de mercadorias. A indústria moderna, alimentada pela maquinaria, impôs, progressivamente, regimes disciplinares de apropriação do tempo, distintos daqueles registrados nas oficinas medievais. Quanto mais trabalho coagulado, por assim dizer, maior será a possibilidade de acumulação. Razão pela qual o capitalismo industrial, mesmo com a constante revolução técnica, alimentou-se da massa de migrantes egressos do campo. Trata-se daquele “moinho satânico”, descrito com brilhantismo na metáfora de Karl Polanyi (2000).

O historiador Eric Hobsbawm (2015), em *Os trabalhadores*, anotou, acertadamente, que a história do trabalho do século XIX coincide com a história da migração, que, em qualquer que seja a escala, não é um empreendimento romântico, um desejo de se aventurar distante do torrão natal, no entanto, é, sobretudo, um processo em busca de melhores condições de vida; e, na sociedade capitalista, o marco é a busca pelo trabalho assalariado.

O trabalho, resultado da evolução de processos cooperativos, como analisado por Sennet (2000), muda sua substância e sua finalidade com o advento do capitalismo fabril. A metamorfose não se opera apenas nos sistemas de cooperação das guildas e oficinas seculares, mas também na apropriação do tempo e do espaço, como analisado por Thompson (1998).

O capitalismo fabril transformou o trabalho cooperativo, no campo e na cidade, em força de trabalho disciplinada e inserida, progressivamente, em sistemas de divisão do trabalho. O tempo de trabalho passou a ser aquela parcela de tempo vendida e negociada em parcelas. Sendo troca para a produção de mercadorias, portanto, o próprio trabalho se torna mercadoria, que produz mercadoria. O trabalhador, progressivamente, perde o controle do processo de trabalho nas antigas oficinas e, principalmente, no campo. A reprodução da força de trabalho torna a oferta de trabalho superior à capacidade de absorção e o rebaixamento dos salários passa a ser sua consequência mais imediata.

O aumento da produtividade, na leitura de Marx (2011), ocorreria tanto pela ampliação da mais-valia absoluta, resultado da intensificação da jornada de trabalho, quanto pela mais-valia relativa, resultado do incremento de técnicas produtivas. Marx (2015) denominou de superpopulação relativa este conjunto de mãos e pernas que influenciaram, diretamente, na redução dos salários da população trabalhadora. O autor classificou esta população em flutuante, latente e estagnada. A caracterização da população estagnada remete ao quadro de análise em questão, segundo registra Marx (2015, p. 754-755):

A terceira categoria de superpopulação relativa, a estagnada, constitui parte do exército de trabalhadores em ação, mas com ocupação totalmente irregular. Ela proporciona ao capital reservatório inesgotável de força de trabalho disponível. Sua condição de vida se situa abaixo do nível médio normal da classe trabalhadora, e justamente isso torna-se a base ampla de ramos especiais de exploração do capital. Duração máxima e o mínimo salário caracterizam sua existência. Conhecemos há sua configuração principal, sob o nome de trabalho domicílio (Marx, 2015, p. 754-755).

Mesmo na gênese do trabalho industrial assalariado, várias estratégias são encontradas por parte dos industriais de ampliação da produtividade do trabalho. Neste exemplo se enquadram os chamados “roubos de tempo”, como descrito por Thompson (1998), quanto às artimanhas de descentralização do trabalho para os domicílios. Esta perspectiva, sob a ótica dos

trabalhadores, foi descrita com acuidade por Engels (1985), em A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. A incursão de Engels (1985) não se limitou ao interior das fábricas e oficinas. Seus relatos sobre os vendedores ambulantes que ocupam os centros urbanos não deixam dúvidas da função da superpopulação relativa. Ali, nas áreas centrais, se concentrava o tempo “coagulado”.

O fato é que o trabalho, em Marx (2015), nunca aparece como algo espontâneo e aleatório, mas como atividade criadora de valor e inscrito em uma ordem produtora de mercadorias, cada vez mais global. Recorrendo a esse argumento, coloca-se, como insumo para compreensão da precarização **dos entregadores motociclistas por aplicativos**, a questão da própria circulação das mercadorias. O processo de troca é um meio de metamorfose do valor de uso para o valor de troca, o que, de outro modo, significa que a mercadoria sai da esfera da troca para a esfera do consumo. Não é sem motivo que o processo de troca ocupa a primeira parte do Livro 1, Volume 1, de O Capital, crítica da economia política, sendo antecedido pelo estudo da gênese da mercadoria. A descrição ilustra a relação entre a produção de mercadorias e a correlata circulação, de acordo com o que Marx (1999, p. 109) explicita:

Não é com seus pés que as mercadorias vão ao mercado, nem se trocam por decisão própria. Temos, portanto, de procurar seus responsáveis, seus donos. As mercadorias são coisas, portanto, inermes diante do homem. Se não é dócil, pode o homem empregar força, em outras palavras, apoderar-se dela. Para relacionar essas coisas, umas com as outras, como mercadorias, tem seus responsáveis de comportar-se, reciprocamente, como pessoa cuja vontade reside nessas coisas, de modo que um só se apossa da mercadoria do outro, alienando a sua, mediante o consentimento do outro, através, portanto, de um ato voluntário comum (Marx, 1999, p. 109).

O ato da circulação de mercadorias resulta, portanto, no encontro da produção do valor, traduzido na compra de uma refeição e no ato de transportar a refeição, por meio da exploração do trabalho incorporado no custo da circulação. É o aparente hiato entre o momento da produção e o momento do consumo. Logo, também se deve procurar as razões, na contemporaneidade, e a intensidade da precarização de trabalho no setor de serviços. O jogo da aparente autonomia da produção, também, frente à aparente autonomia do consumo camufla, por assim dizer, quem são os donos, no contexto do “capitalismo de plataforma” (Srnicek, 2014) das mercadorias. A circulação, processo de realização da troca, aparece quase como um momento acidental da produção.

No entanto, a precarização do trabalho, pela ótica da experiência histórica, não é nova. Há uma tradição de autores do século XIX e início do século XX que se ocuparam da temática. Uma distinção temporal dessas pesquisas está no fato de o século XIX configurar, com mais clareza, os impactos da Revolução Industrial, e o século XX, aquilo que ficou conhecido como Taylorismo e Fordismo, seguido daquilo que Harvey (1993) adjetivou de “acumulação flexível”. Entre as características principais do Fordismo estavam a produção em massa, a padronização dos salários, a especialização dos trabalhadores, a divisão espacial do trabalho no interior da fábrica, além dos distintos processos de regulação do trabalho intermediada por sindicatos, o que pode ser verificado pelo surgimento de um conjunto de legislações trabalhistas nos Estados Unidos,

na Europa e na América Latina. Um ponto que não se pode perder de vista é a questão do consumo de massa e os salários. É conhecida a concepção de Ford (1964) de que seu funcionário é seu consumidor potencial e que também a demanda da fábrica não é definida pelo consumidor, mas, resumidamente, pela capacidade de produzir e estocar da indústria. Henri Ford (1863-1947) deixa isso claro em uma passagem de suas memórias:

Estabelecemos o dia de 8 horas, não porque seja a terça parte do dia, mas porque verificamos que é dentro desse tempo que o operário produz seu melhor rendimento. Aos domingos ninguém trabalha em nossa empresa, exceto os guardas. Do mesmo modo que o salário, a duração do dia de trabalho é questão que à gerência industrial incumbe resolver (Ford, 1964, p. 299).

Não é demais lembrar que o primeiro Ford Modelo T ficou pronto em 1908. Em 1915, o salário-mínimo foi elevado de U\$ 2,40 para U\$ 5 ao dia e, em seguida, para U\$ 6 (Ford, 1964). Ford compreendia a relação entre a jornada de trabalho, o salário e a produtividade. O chamado modo fordista de acumulação, fincado no contrato social, pressupunha a venda da força de trabalho por um salário regular, acompanhado de benefícios e garantias mínimas para reprodução da vida, mas acabou definindo.

David Harvey (1993) assinalou essas mudanças quando comparou o fordismo ao modelo de acumulação adjetivado de just-in-time. Figueiras (2021, p. 34) oferece uma síntese sobre o processo:

Em oposição à rigidez do fordismo, em que as organizações integravam a maior quantidade possível de atividades em seu interior, de modo vertical, as novas empresas se tornam flexíveis, especializando-se para aumentar a competitividade. A terceirização é o elemento central nessa nova realidade, em que as corporações internalizam as atividades que não são essenciais a seus negócios. Nesse cenário, mudam também as relações de trabalho (Figueiras, 2021, p. 34).

As mudanças não são operadas apenas na morfologia do trabalho. Há uma radical transformação naquilo que Bihr (1998) adjetivou de “compromisso fordista”, que significou que o operariado, ao tempo do fordismo, renunciaria a sua aventura histórica em relação às reivindicações seculares em troca da seguridade social e todo um conjunto de mudanças regulatórias. As mudanças resultariam em um par com o modelo político da social-democracia, em uma expectativa de mobilidade social para as parcelas do operariado. O modelo taylorista-fordista, desse modo, traduziu, pelo menos na Europa e nos Estados Unidos, as ambições políticas da nascente social-democracia. Isso não significou, mesmo na Europa e, tampouco, na América Latina, a inexistência de uma intensa precarização do trabalho. A transição desse modelo para a acumulação flexível, no entanto, tem algo diferente do ponto de vista da escala, uma vez que a acumulação flexível atingiu, em função da revolução técnica-científica-informacional (Santos, 1994), o Planeta como um todo. Convive-se, desde pelo menos o início do terceiro quartel do século XX, com uma mudança no modo de trabalho advinda da Revolução Técnica, influenciando a produtividade do trabalho, seguida da crescente desregulamentação e precarização do trabalho. Antunes (2018, p. 30), assim, diagnosticou a mudança:

Ao contrário da eliminação completa do trabalho pelo maquinário informacional digital, estamos presenciando o advento e a expansão monumental do novo proletariado da era digital, cujos trabalhos, mais ou menos intermitentes, mais ou menos constantes, ganharam novo impulso com as TICs, que conectam, pelos celulares, as mais distintas modalidades de trabalho. Portanto, em vez do fim do trabalho na era digital, estamos vivenciando o crescimento exponencial do novo proletário de desserviços, uma variante global que pode ser denominada de escravidão digital (Antunes, 2018, p. 30).

O tão festejado “fim do trabalho” coincidiria, pontualmente, com o fim da fábrica e a liberação do tempo de labor para o lazer e o ócio. Alves (2000) argumenta, acertadamente, que a chamada reestruturação produtiva, sob o neoliberalismo, teve um caráter irruptivo sobre o trabalho. A imposição empírica do não acabamento do trabalho, seja como atividade criadora, seja como atividade que gera valor, implica retomar a questão central da precarização do trabalho. Braga (2017, 2012) dedicou esforço, assim como Antunes (2018, 2020), para definir teoricamente o tema. Braga (2019) identifica o precarizado com a fração mais mal paga, o proletariado urbano e rural, excluindo a “população pauperizada” (Braga, 2012, p.19). O autor cita como exemplo os trabalhadores e trabalhadoras dos call centers (Braga, 2017).

De fato, não há como não considerar o trabalho em call centers, especialmente no início dos anos 2000, como símbolo da precarização do trabalho. O processo de controle do tempo das empresas de telefonia, associado com a exigência de produtividade, continua de modo exacerbado. Não seria exagero dizer, sob os riscos da generalização, que a segunda geração de trabalhadores precarizados respondeu ao chamado precarizado dos serviços. Não poderia ser diferente, pois considerando a geração de empregos formais, por exemplo, o setor de serviços ultrapassou o setor industrial².

Ao precário serviço, disposto na arquitetura hermética dos escritórios que simulam as linhas de produção fordista, aparece a geração dos serviços vinculados às empresas de plataforma. Esta mudança é paradigmática, mas a nova morfologia, por assim dizer, não exige um trabalhador qualificado. Não é como o processo de adaptação da massa de migrantes egressa do campo europeu ao final do século XIX, acomodada nas fábricas, ou mesmo dos migrantes nordestinos, na segunda metade do século XX, que ocuparam os canteiros de obras de Brasília.

Esta massa de homens e mulheres flexível, já está, por assim dizer, pronta. Esta geração de trabalhadores precários, que atuam no transporte de pessoas, encomendas e refeições, sobretudo jovem e masculina, é aquela sujeita a intensas jornadas de trabalho, colocando em risco a sua saúde e a integridade física. É uma geração sem contratos no regime de Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), portanto, composta por aquilo que se conhece como informalidade.

² Dos 46.236.176 empregos formais no Brasil, em 2020, 37,23% estavam concentrados no setor de serviços. O segundo setor com maior participação foi o comércio, com 19,58%, e o terceiro, a administração pública, com 18,73% do total. A indústria de transformação representou 15,54%, e a construção civil, 4,2%. (ISPER-MTE, 2020). Estes dados são reveladores das mudanças no mercado de trabalho, especialmente quando comparamos às três últimas décadas e ao avanço da informalidade.

UMA PROPOSTA PARA LEITURA DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO DE MOTOCICLISTAS ENTREGADORES

Diante das transformações históricas analisadas anteriormente, para compreender este processo, do ponto de vista da geografia, são apresentados alguns aspectos que devem ser levados em consideração:

Primeiro: mudanças na produtividade do trabalho na indústria, na agricultura e, principalmente, no setor de serviços. A incorporação constante de novas técnicas de comunicação e o gerenciamento instantâneo, via algoritmo, interferem no tempo do trabalhador, portanto, na produtividade do trabalho. Está sendo falado em uma mais-valia relativa e uma mais-valia absoluta, cada vez mais difíceis de reconhecer, motivo pelo qual a superexploração do trabalho assume uma dimensão fantasmagórica.

Segundo: as mudanças no consumo foram acompanhadas do processo de financeirização, e a relação capital-trabalho, para recorrer a Lazzarato (2017), perde a centralidade para a relação credor-devedor. O trabalhador, no mundo financeirizado, é, ao mesmo tempo, um consumidor endividado e um trabalhador endividado. O crédito, próprio do sistema terciário, toma espaço da produção, própria do universo industrial.

A antiga ambição da social-democracia de formar cidadãos foi substituída pela realidade neoliberal de formar consumidores, como, brilhantemente, advertiu, no início da década 1990, o geógrafo Milton Santos (1993). Não é sem motivo que empresas como a Rappi e o iFood também funcionem como "bancos digitais". Nesse sentido, à exploração do trabalho dos entregadores por aplicativos se soma o manejo do endividamento dos restaurantes, bares e similares.

Terceiro: as mudanças na esfera do trabalho e do consumo reverberaram de diferentes modos na sociabilidade dos trabalhadores. O regime de sociabilidade do romance fabril de Charles Dickens, *Tempos Difíceis*, escrito no século XIX, ou mesmo a brilhante imersão de Robert Linhart, em *Greve na Fábrica*, do final dos anos 1970, pereceu. O antigo trabalho localizado no interior das fábricas pressupunha um compromisso, movido por relações de poder assimétricas entre trabalhadores, sindicatos, patrões e o Estado. O novo trabalho, localizado em um tempo de desregulamentação e intensa competitividade, impõe ao indivíduo um tipo de racionalidade que o permite se imaginar como um empreendedor que compete com paridade de armas e com os demais trabalhadores. Dardot & Laval (2016), em uma das mais originais interpretações do neoliberalismo, chamam esta racionalidade competitiva de a nova razão do mundo.

A inscrição dos trabalhadores, nestes novos códigos de produção e de sociabilidade, tem sido definidora do intenso processo de precarização do trabalho, que, apesar de localizados em um sítio específico, surgem como produto de ações globais. Antunes (2020, p. 11) oferece uma definição precisa de uberização ao expor que:

A uberização é um processo no qual as relações de trabalho são crescentemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim, a aparência de "prestação de

serviços” e obliterando as relações de assalariamento e de exploração de trabalho (Antunes, 2020, p. 11).

Em Abílio, Amorim e Grohmann (2021, p. 27), a uberização é definida como "um novo tipo de gestão e controle da força de trabalho com a consolidação do trabalho sob demanda," um processo que "envolve a eliminação de direitos, a transferência de riscos e custos para os trabalhadores, e novos arranjos produtivos que radicalizam a exploração capitalista do trabalho".

É inegável, quando se recorre à literatura, verificar a associação entre os entregadores por aplicativos e o que se convencionou chamar de uberização. Slee (2017) desvendou alguns aspectos das promessas da economia do compartilhamento, a partir dos exemplos da Uber e o Airbnb. No Brasil, autores como Antunes (2020), Abílio (2020), Castro (2021), Alves, Bagno & Gonçalves (2020), Maior e Vidigal (2022) chegaram a conclusões semelhantes. Este processo, como advertiu Abílio (2020), não é novo. As revendedoras da Avon, da Natura ou mesmo da Tupperwear, assim como a conhecida tia do Yakult, são exemplos recorrentes associados à dupla jornada de trabalho que afetam, especialmente, as mulheres. Também a atuação dos motoboys, seja nos espaços rurais, seja nos centros urbanos, vinculados ao regime da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) ou em associações, não é um fenômeno novo. Abílio (2020) investigou a relação complementar entre a terceirização e a uberização, destacando as mutações no trabalho dos motoboys. Abílio (2020, p. 119) expressa o seguinte diagnóstico do processo:

A partir dos anos 1990, empresas terceirizadas de entregas espalham-se pelo mercado. Não há dados precisos sobre esses trabalhadores; estima-se que sejam mais de 900 mil motoboys no Brasil hoje, provavelmente mais de 200 mil na cidade de São Paulo. Esse imenso exército de motoqueiros – que arriscam suas vidas e pernas cotidianamente para garantir a circulação de bens de consumo e de documentos – foi se expandindo com a terceirização de seu trabalho. A extensão do crédito para os mais pobres permite a aquisição financiadas da moto; os celulares tornam-se instrumento popular de trabalho, o que reconfigura toda a logística e o ritmo de trabalho desses profissionais; a baixa qualificação exigida e a remuneração mais alta que outras ocupações do mesmo nível são elementos que contribuem para a consolidação e o espraiamento das empresas terceirizadas e de uma ampla oferta de vagas para motoboys (Abílio, 2020, p. 119).

Entende-se que a precarização do trabalho, explicitada nos parágrafos anteriores, requer, na perspectiva de análise geográfica, a compreensão da simbiose do tripé tempo, espaço e cotidiano. A experiência de tempo, determinada por uma jornada diária e/ou semanal de trabalho, mensurada pela presença do trabalhador no ambiente laboral, é deslocada de uma relação bilateral (empregador-patrão) para uma relação quadrilateral (plataforma, empresa, cliente – entregador). A suposta autonomia do tempo aumenta a quantidade de horas e a intensidade do trabalho. A gestão do tempo implica abdicar de intervalos regulares para almoço, higiene pessoal e descanso remunerado, o que coloca o trabalhador em constante situação de risco e fadiga em função da superexploração do trabalho.

Em relação ao espaço, a realização do trabalho, portanto, do mais valor, é descolada dos ambientes herméticos clássicos, como as fábricas e escritórios, para as ruas, logradouros, shoppings, restaurantes etc. O próprio deslocamento casa-trabalho-casa, incluso no sistema de

seguros acidentários no regime de Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), muda sua natureza. A cidade, como um todo, passa a ser o sítio laboral e a forma de organização do espaço urbano passa, dessa forma, a influir na produtividade do trabalho. O entregador motociclista por aplicativo, desse modo, não exerce nenhum controle do ambiente de trabalho, de forma que o trânsito, o clima, o relevo e as características urbanísticas estão fora de qualquer controle.

Na rotina cotidiana dos entregadores, a produtividade, traduzida pelo maior número de entregas, será maior quanto melhor for a gestão do espaço e do tempo por parte do entregador. O cotidiano da antiga divisão espacial e funcional do trabalho não existe mais. O trabalho captura, na integridade, sem pausas, o cotidiano do trabalhador. É o máximo de flexibilidade com a máxima intensidade. O entregador, on-line, fica disponível para vários aplicativos para exercer diversas tarefas a qualquer momento e em qualquer lugar da cidade. Seu cotidiano é disciplinado pelas empresas de plataforma.

A análise da precarização do trabalho dos entregadores motociclistas por aplicativos, considerada a partir da relação espaço, tempo e cotidiano, oferece elementos empíricos para se compreender o conjunto de estratégias das empresas de plataforma e seu rebatimento no cotidiano dos trabalhadores urbanos. Os três elementos podem ser captados, de forma mais eficiente, por dois instrumentos de pesquisa, os questionários, em função das especificidades do grupo, preferencialmente eletrônicos, que possibilitam acessar uma amostra maior de trabalhadores, ou por entrevistas, que embora limitem o quantitativo de sujeitos, ampliam o detalhamento de informações. Ambas as ferramentas de coleta de dados devem explorar questões relacionadas com a rotina dos trabalhadores como perfil socioeconômico, características do trabalho anterior à plataforma, quilometragem rodada, tempo de intervalos, gastos com alimentação, internet e manutenção da motocicleta, estratégias para administrar o tempo e os deslocamentos pelo espaço metropolitano, principais dificuldades com a plataforma e com o espaço urbano e rendimento.

A denominação empresa de plataforma, derivação direta do conceito de “capitalismo de plataforma” (Srnicsek, 2014), permite englobar um conjunto de empresas distintas no que toca à aglomeração de capital, ao investimento tecnológico e à capilaridade nacional e internacional, permitindo, igualmente, evitar os aspectos fantasmagóricos que envolvem o não reconhecimento, a não localização e, portanto, a não cartografia dos responsáveis pela exploração e controle do trabalho. Isso é importante, uma vez que não apenas empresas como o iFood ou a Uber utilizam o modelo de algoritmo para justificar seu anonimato.

O algoritmo, aparentemente anônimo, esquadrinha a cidade, controla o tempo e, por isso, determina o cotidiano de centenas de milhares de trabalhadores precários. A mais-valia, aparentemente diluída, é mais fluída e, por isso, concentrada nas empresas de plataforma para sugar o máximo dos trabalhadores. Se está tratando, como advertiu Santos (1997, p. 169), de aspectos políticos da produção, como descreve o geógrafo:

Suprema ironia: essa mais-valia tão fugaz não pode ser medida; e, ao mesmo tempo, se torna a principal alavanca, senão o motor unitário, das ações mais características da economia globalizada (Santos, 1997, p. 169).

Não há dúvida de que a maior concentração dos entregadores motociclistas por aplicativo esteja circunscrita aos espaços metropolitanos, motivo pelo qual é necessário considerar a temática, como explorada por Carlos (2011, 2004), da produção do espaço. Não se pode perder de vista, seguindo o argumento de Carlos (2011, p. 16) que:

O processo de reprodução econômica passa agora pela produção de um novo espaço. Não restam dúvidas de que a acumulação passa pelo espaço, realizando-se através dele como condição e produto desse processo (Carlos, 2011, p. 16).

Na perspectiva de análise geográfica, a consideração sobre o espaço e tempo é materializada na atividade laboral e no cotidiano. O novo labor, no prisma das empresas de plataformas, simula o domínio por parte do entregador por aplicativo sobre o espaço e o tempo. Ao esquadrihar o espaço de labor urbano, determinando a circulação dos entregadores motociclistas por aplicativos, as empresas de plataforma disciplinam o tempo e controlam a produtividade do trabalho.

A proposta de leitura da problemática anunciada coloca o neoliberalismo como tema basilar. A constante luta pela regulamentação das atividades vinculadas com as plataformas prova isso, como as empresas cada vez mais globalizadas, agindo localmente a partir de pressupostos, aparentemente, homogêneos, mesmo porque o quadro de respostas jurídicas da Uber, por exemplo, não é o mesmo aplicado na Austrália, ou no Brasil. Não é por acaso que o debate sobre a regulamentação das plataformas esteja presente no Brasil, na Espanha, na Itália, na Inglaterra, na Austrália, nos Estados Unidos, assim como a percepção da intensa precariedade do trabalho. No entanto, a estratégia neoliberal não dispensa a dimensão institucional. A citação de Lazzarato (2011, p. 92) expressa bem esta perspectiva:

O capital não tem uma lógica própria com leis autônomas e independentes que se precisaria limitar, controlar por meio de direitos, de opiniões, de saberes, de técnicas de assujeitamento. Ele tem a necessidade de ser, incessantemente, instituído (Lazzarato, 2011, p. 92).

Ao se acreditar que a premissa de que o impulso imanente do capital é apropriar-se do trabalho, como advertiu Marx (1999), 24h por dia, então, é possível supor que o capitalismo de plataforma e, por conseguinte, as empresas de plataforma, cujas práticas de superexploração são camufladas por algoritmos, continuam a reproduzir o amplo quadro de desigualdade para garantir sua reprodução. O guarda-chuva político, no entanto, não responde mais por aquelas determinações do liberalismo clássico.

O capitalismo de plataforma se alimenta, ao mesmo tempo, daquela financeirização denunciada por Lazzarato (2011, 2017), da racionalidade competitiva descrita por Dardot e Laval (2014), incorporada pelos mais vulneráveis e, principalmente, da “cidadania sacrificial” descrita por Wend Brown (2018). Qualquer análise que não reconheça a repercussão material destas dimensões estará fadada ao fracasso.

CONCLUSÃO

No contexto do crescimento da informalidade no mercado de trabalho brasileiro, da emergência do "capitalismo de plataforma" e da precarização das relações trabalhistas, favorecidas por reformas de legislação, a pesquisa geográfica se apresenta como uma ferramenta indispensável para a compreensão das complexas dinâmicas espaciais, temporais e cotidianas que cercam a questão social que envolve a precarização do trabalho.

Neste artigo, foi apresentada uma proposta teórica para uma leitura que aborde a precarização dos entregadores motociclistas de aplicativos e que, também, lance luz sobre o panorama mais amplo das mudanças no mercado de trabalho e suas implicações perversas para a sociedade brasileira.

Ao considerar a relação entre espaço, tempo e cotidiano, entende-se que a matriz interpretativa permite uma análise das estratégias das empresas de plataforma e de como estas estratégias afetam o cotidiano dos trabalhadores, principalmente, em contextos urbanos metropolitanos. A postura está em entender a importância da geografia como uma Ciência Social comprometida em entender as espacialidades e pesquisar as questões sociais que envolvem a precarização do trabalho. A proposta será testada no âmbito das atividades do Observatório do Estado Social Brasileiro para interpretar o trabalho dos entregadores motociclistas na região metropolitana de Goiânia e, em breve, objetiva-se apresentar mais resultados e discussões sobre o tema.

Ressalva-se que a proposta analítica serve como um guia inicial, aberto para o debate com os pares, para compreender a precarização do trabalho dos motociclistas entregadores em espaços urbanos, contribuindo para um diálogo essencial na busca por interpretações dessa forma de subordinação do trabalho e possíveis soluções e políticas que enfrentem os desafios do mercado de trabalho contemporâneo.

REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila C. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. In.: ANTUNES, Ricardo (Org.). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, 2020.

ABÍLIO, Ludmila C.; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. Sociologias, Porto

Alegre, ano 23, n. 57, p. 26-56, maio-ago. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/15174522-116484>. Acesso em: 27 de ago. 2024.

ALVES, Amauri; Bagno, Lorena Isabella; Gonçalves, Nicolle. Entregadores mediados por aplicativos e o mito do empreendedor de sim mesmo na pandemia do Coronavírus. Revista Direito. V. 4, N.02. UNB, agosto de 2023.

ALVES, Giovanni. O novo (e precário) mundo do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2000.

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

ANTUNES, Ricardo (Org.). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, 2020.

ARENDDT, Hannah. A condição humana. Rio de Janeiro, Forense, 2014.

BIHR, Alain. Da grande noite à alternativa. São Paulo: Boitempo, 1998.

BRAGA, Ruy. A política do precariado. São Paulo: Boitempo, 2012.

BRAGA, Ruy. A rebeldia do precariado. Trabalho e neoliberalismo no Sul global. São Paulo: Boitempo, 2017.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. ACP nº 1000100-78.2019.5.02.0037, 37ª Vara do Trabalho de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/trt-2/1153993694>. Acesso em: 6 maio 2025.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 12 mar. 2021.

BRASIL. Emenda Constitucional. 2003. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc40.htm#art2 Acesso em: 12 mar. 2021.

BRASIL. Lei Complementar número 128, de 19/12/2008. Altera a Lei Complementar número 123. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp128.htm. Acesso em: 21 de jun. 2022.

BRASIL. Lei Nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2009/lei-12009-29-julho-2009-589965-publicacaooriginal-114888-pl.html>. Acesso em: 11 de jul. 2022.

BRASIL. Lei número 14.297, de 5 de janeiro de 2022. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo... Disponível: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.297-de-5-de-janeiro-de-2022-372163123>. Acesso em: 11 de jul. 2022.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 23ª Região. Recurso Ordinário Trabalhista nº 0000846-49.2020.5.23.0002. 2ª Turma. Relator: Eliney Bezerra Veloso. Cuiabá, MT, 7 fev. 2022b. Disponível em:

<<https://pje.trt23.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>>.
Acesso em: 6 maio 2025.

BROWN, Wendy. Cidadania sacrificial: neoliberalismo, capital humano e política de austeridade. São Paulo: Zazie, 2018.

CANO, Wilson. Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil. Campinas: Editora da UNICAMP, 1998.

CANO, Wilson. Raízes da concentração industrial em São Paulo. São Paulo: Difel, 1977.

CANT, Callum. Delivery Fight – a luta contra os padrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021.

CARLOS, A. F. Alessandri. A condição espacial. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, A. F. Alessandri. O espaço urbano – novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.

CASTRO, Matheus Fernandes de. A pandemia e os entregadores por aplicativos: algumas considerações sobre a precarização do trabalho. Espaço Acadêmico – Edição Especial, fevereiro de 2021.

DARDOT, P.; LAVAL, C. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DICKENS, Charles. Tempos difíceis. São Paulo: Paulinas, 1968.

ENGELS, F. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. São Paulo: Global, 1985.

EXAME. Após Rappi lançar banco digital, iFood diz que sua conta já emprestou R\$ 100 mi. Disponível em: <https://exame.com/pme/apos-rappi-lancar-banco-digital-ifood-diz-que-sua-conta-ja-emprestou-r-100-mi/>. Acesso em: 26 de jun. 2022.

FERNANDES, Florestan. A integração do negro na sociedade de classes. Volume 1. São Paulo: Ática, 1978.

FIGUEIRAS, Vitor Araújo. “É tudo novo”, de novo. São Paulo: Boitempo, 2021.

FORD, Henry. Princípios da prosperidade. São Paulo: Livraria Freitas Bastos, 1964.

FRIEDMAN, M. Capitalismo e liberdade. Rio de Janeiro: Artenova, 1977.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

FURTADO, Celso. O Brasil Pós-Milagre. 8 ed.. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

HARVEY, David. Condição pós-moderna. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 1993.

HOBBSBAWM, Eric. Os trabalhadores. Estudos sobre a história do operariado. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

IBGE. Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022. 2023. Disponível em: <https://loja.ibge.gov.br/pnad-continua-teletrabalho-e-trabalho-por-meio-de-plataformas-digitais-2022.html>. Acesso em: 17 de jan. 2024.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (IBGE, 2023) - Divulgação: janeiro de 2024. Trimestre móvel: out-nov-dez/2023 (IBGE, 2023). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/2511-np-pnad-continua/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?edicao=20653>. Acesso em: 15 de jan. 2024.

IBGE. Notícias. Rendimento domiciliar per capita cai ao menor... Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/34052-em-2021-rendimento-domiciliar-per-capita-cai-ao-menor-nivel-desde-2012>. Acesso em: 17 de dez. 2023.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (IBGE, 2022). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9127-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios.html?=&t=destaques> Acesso em: 05 de jul. 2023.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 4º trimestre de 2013 (IBGE, 2013). Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=72421>. Acesso em: 20 de jan. 2024.

IFOOD. IFOOD para entregadores. Termos de condições de uso. Data da versão: 17 de mar. 2020.

IPEA. Carta de conjuntura número 55. Nota de conjuntura número 14. Góes, Geraldo, Firmino, Antony; Martins, Felipe. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. Brasília, IPEA, 2022. Disponível em : <http://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2022/05/painel-da-gig-economy-no-setor-de-transportes-do-brasil-quem-onde-quantos-e-quanto-ganham/>. Acesso em: 10 de jul. 2023.

KALIL, Renan Bernardi. Capitalismo de plataforma e direito do trabalho: Crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos. Tese de Doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo, 2019.

LAZZARATO, M. Fascismo ou revolução? São Paulo: M1 Edições, 2019.

LAZZARATO, M. O governo do homem endividado. São Paulo: M1 Edições, 2017.

LAZZARATO, Maurizio & NEGRI, Antonio. Formas de vida e produção de subjetividade. Rio de Janeiro: Lamparina, 2013.

LINHART, Robert. Greve na fábrica. São Paulo: Paz e Terra, 1978.

MAIOR, N. M. Santos & VIDIGAL, Viviane. Em modo de espera: a condição de trabalho e vida uberizada. Katál. V.25, n.1. Florianópolis, 2022.

MARX, Karl. O capital. Livro 1, Volume 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

MARX, Karl. O capital. Livro 1, Volume 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.

MOREIRA, Ruy. Sociedade e espaço geográfico no Brasil. São Paulo: Contexto, 2011.

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

- POCHMANN, Marcio. A década dos mitos. São Paulo: Contexto, 2001.
- POCHMANN, Marcio. O emprego no desenvolvimento da nação. São Paulo: Boitempo, 2008.
- POLANY, K. A grande transformação: as origens de nossa época. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- PÚBLICA. A máquina oculta de propaganda do iFood. Disponível em: <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>. Acesso em: 08 de ago. 2022.
- SANTOS, Milton & SILVEIRA, María Laura. O Brasil – território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. O espaço do cidadão. São Paulo: Nobel, 1993.
- SANTOS, Milton. Técnica, espaço, tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SENNETT, Richard. A corrosão do caráter. Rio de Janeiro: Record, 2012.
- SERASA EXPERIAN. Dados gerais. 2024. Disponível em: <https://www.serasaexperian.com.br/conteudos/indicadores-economicos/>. Acesso em: 12 de ago. 2024.
- SIMEI. Receita Federal. Estatística Microempreendedores. 2021. Disponível em: <http://www8.receita.fazenda.gov.br/simplesnacional/aplicacoes/atbhe/estatisticassinac.app/EstatisticasOptantesPorDataMunicipio.aspx?tipoConsulta=2&optanteSimei=1&anoConsulta=>. Acesso em: 22 de jul. 2021.
- SLEE, Tom. Uberização. São Paulo: Elefante, 2017.
- SRNICEK, Nick. Capitalismo de Plataforma. Buenos Aires: Caja Negra Editora, 2014.
- STREECK, W. Tempo comprado. São Paulo: Boitempo, 2018.
- TAVARES, F. M.; RAMOS, P. V. G. O novo regime fiscal brasileiro e a democracia: interpretações sobre uma incompatibilidade. Boletim Goiano De Geografia, v. 38, n. 3, p. 450-472, 2018. Acesso em: 17 de jul. 2021.
- TAVARES, Maria da Conceição & ASSIS, Carlos de. O grande salto para o caos. Rio de Janeiro: Zahar, 1985.
- TAVARES, Maria da Conceição. Da substituição de importações ao capitalismo financeiro. 7 ed.. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.
- THOMPSON, E. P. Costumes em comum. São Paulo: Cia das Letras, 1998.
- TOZI, F. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. Geusp – Espaço e Tempo (On-line), v. 24, n. 3, p. 487-507, 2020.

Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/168573>. Acesso em: 28 de ago. 2024.

TOZI, F. A cidade e as novas desigualdades algorítmicas urbanas. In: TOZI, F. et al. Plataformas digitais e novas desigualdades socioespaciais. Fábio Tozi (org.). São Paulo: Editora Max Limonad, 2023.

VALOR. Uber muda de sede e São Paulo pode perder milhões em impostos. Disponível em: <https://valor.globo.com/legislacao/noticia/2021/11/30/o-uber-muda-de-sede-e-sao-paulo-pode-perder-milhoes-em-impostos.ghtml>. Acesso em: 26 de jun. 2023.

WOODCOCK, Jamie. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. São Paulo: Boitempo, 2020.