

O mito de origem dos entregadores de aplicativos

Aline Gama de Almeida (PPCIS/UERJ)

Larissa Do Espírito Santo Alvim (ICS-UERJ)

Resumo

No grupo de entregadores que acompanho desde 2023, surgiu o comentário recente de que uma das plataformas não estaria mais recebendo cadastro. Apesar da falta de direitos e deveres trabalhistas relativos à atividade presente em diversos centros urbanos, a adesão a esse tipo de trabalho entrou em um processo crescente desde o período pandêmico, bem como o interesse da produção acadêmica. Essa preocupa-se com a precariedade das condições de trabalho, a exploração de si e dos algoritmos associada a uma gramática neoliberal adaptada às novas tecnologias: gameficação, plataformização, mas também autonomia, liberdade e empreendedorismo que ressoam igualmente do esquecido individualismo moderno. A leitura do senso comum e parte da literatura especializada fez surgir os “entregadores de aplicativo” como uma nova categoria profissional sem historicizar as transformações do ofício e tampouco tratar das diferenças de classe, raça e gênero presentes no ambiente de cada um dos grupos pesquisados. Nesse sentido, o texto pretende trazer uma breve perspectiva histórica do trabalho de entregas a partir de documentos de associações e imprensa, alguns estudos acadêmicos disponíveis online e anteriores a 2020 e da história de vida de entregadores que atravessaram as mudanças de tecnologia e foram interlocutores de etnografias realizadas em alguns bairros do Rio de Janeiro.

Palavras-chave:

Entregadores, Regulamentação, Rio de Janeiro, Antropologia do Trabalho

Apresentação

Nas diversas revisões de literatura que venho realizando sobre trabalho desde 2020 quando iniciei a pesquisa sobre o tema de forma ampla, observei um crescente interesse pelos grupos que utilizam aplicativos em seus celulares para conseguirem diferentes trabalhos de entrega. Em meio a uma gramática que oscila entre inglês com variações do *delivery* ou *bikeboys*... ao português entregas, entregadores, que expressa parte do que esses trabalhadores realizam em seu cotidiano de trabalho, parece haver um tipo de consenso sobre essa nova categoria que as análises acadêmicas definem como “entregadores de aplicativo” (ABÍLIO e SANTIAGO, 2024; ALMEIDA, 2025; BOURROUL, 2024; GONSALES, 2023; MAGALDI et al, 2024). No entanto, poucos estudos recentes dessa nova categoria profissional se dedicaram a percorrer historicamente as transformações do ofício e tampouco tratar das diferenças de classe, raça e gênero presentes no ambiente de cada um dos grupos pesquisados, como a tese de Laura Parisi (2024).

Na revisão da literatura e nas pesquisas de campo empreendidas por alunos de graduação e por mim percebemos que a nova categoria contempla um leque amplo de pessoas, que usam tanto bicicletas alugadas ou emprestadas, bicicletas comuns e próprias que foram motorizadas que são parte do campo que trabalho desde 2023, quanto motocicletas e, de forma mais recente, bicicletas elétricas e motonetas, como um desdobramento de atividades reconhecidas. Os motofretes e os mototáxis são anteriores à plataformação - ou, até mesmo, à entrada do mundo digital como mediador da atividade de transportar documentos de um escritório para outro - realizada por *office-boys* ou mensageiros corporativos, bem como de objetos, medicações e alimentos de lojas ou galpões para o consumidor final realizada por entregadores que estavam vinculados ao setor de entregas (*delivery*) dos estabelecimentos.

A transição para o uso de motocicletas como ferramenta de trabalho aconteceu ao longo do século XX. Nos anos iniciais, na década de 1940-1960, no pós-guerra, as motocicletas ou lambretas eram bens das elites dos grandes centros urbanos do país. Inspirados pelos americanos, os amantes transformaram as motos em um símbolo de liberdade e rebeldia. Apenas nas décadas de 1980 e 1990 que a motocicleta se transformou numa ferramenta de trabalho. Não se sabe ao certo quando, mas surgiu o termo “motoboy” com uma variação motorizada do antigo *office-boy*. O termo “motoboy” tornou-se a forma

de se referir aos profissionais que passaram a usar motocicletas, somados aos motociclistas profissionais e motofretistas.

A partir de transformações que ocorreram em pouco mais de três décadas, pensamos ser fundamental rever alguns aspectos dessas formas de trabalho que surgem como uma grande novidade para uma juventude em processo de formação somados à trabalhadores informais e aos desempregados de diversos setores da economia. Trata-se de uma tentativa inicial de resgatar conquistas do setor e de refletir sobre a prática dessas atividades como formas históricas de subalternização fundamentadas em marcadores de classe e raça baseada em pesquisas acadêmicas. Isso porque mesmo que os aplicativos registrem os dados de cada um dos trabalhadores inscritos para oferta de trabalho, a informação continuará inacessível para aqueles que trabalham com o tema até que alguma legislação torne obrigatória a transparência das operações do setor.

As nossas etnografias com entregadores de bicicleta em diferentes locais do Rio de Janeiro nos permitiu perceber um tipo de hierarquia desse tipo de trabalho até a aquisição de uma moto. Os marcadores que definem essa ascensão não é parte do corporativo das empresas de aplicativo, mas das conquistas de novas ferramentas de trabalho pelos próprios trabalhadores. Da bicicleta alugada ou emprestada para uma bicicleta própria, dela para adição de um motor que permite maiores distâncias e descanso da pedalada, da bicicleta motorizada para uma elétrica ou para uma motoneta ou moto alugada para depois uma moto própria que é sempre financiada.

As fronteiras de uma categoria para outra na prática do dia-a-dia nem sempre são formalizadas nas plataformas porque isso implica em uma mudança de categoria dentro do aplicativo porque nem sempre a conta é própria do entregador e nem sempre a aquisição de um moto é acompanhada por uma carteira de habilitação. Pelo aplicativo isso também significa acesso a diferentes tipos de corridas. Contudo, entre os entregadores as mudanças significam conquistas e reconhecimento pela dedicação ao trabalho bem como brincadeiras relacionadas a uma suposta tranquilidade por não exigir tanto esforço físico como em uma bicicleta alugada e compartilhada que existem em diversos pontos da cidade e são bem mais pesadas que a bicicleta comum. Entretanto, tal brincadeira não passa de uma implicância, pois todos reconhecem que muitas vezes a mudança vem por esgotamento físico que faz com que recorram a algum financiamento/endividamento.

A maioria avalia o trabalho de entrega como desgastante pelas diferentes fontes de estresse ao lidar com trânsito pesado e violento da cidade do Rio de Janeiro, com

atrasos para recolhimentos dos pedidos, com os malabarismos dos algoritmos, as exigências dos clientes que muitas vezes os sobrecarregam com mais objetos do que deveriam transportar somadas a falta de respeito no momento de entrega que é considerada pelo grupo que pesquiso o pior aspecto do cotidiano da atividade (ALMEIDA, 2025; BOURROUL, 2024).

Além disso, entre muitas horas de espera, jazem os trajetos de entregas duplas e triplas que possuem um esquema fraudulento de remuneração que exaurem os entregadores. Isto é, o valor pago não é duplicado ou triplicado, é um valor ajustado pelo valor mínimo da corrida de uma forma que eles não sabem explicar. Afirmam que aceitam para não serem mal avaliados pelo aplicativo e correrem o risco de ficar sem trabalho.

Então, para rever a origem dos atuais trabalhos de entregas por aplicativo necessariamente precisamos retomar formas anteriores de execução da mesma atividade, independente de qual seja a ferramenta de trabalho, bicicleta, moto, etc. Para isso, o texto pretende trazer na primeira parte uma breve perspectiva histórica do trabalho de entregas a partir de documentos e alguns estudos acadêmicos disponíveis online anteriores a 2020 e na segunda refletir a partir do campo com entregadores que atravessaram as mudanças de tecnologia e foram interlocutores de etnografias realizadas em alguns bairros do Rio de Janeiro as práticas cotidianas como mais do que um trabalho de entrega.

Os trabalhos de entregas – uma breve perspectiva histórica

Um crescimento exponencial do trabalho de entrega no Brasil ocorreu durante e após o período pandêmico, que podemos delimitar com início em dezembro de 2019 até o final de 2022, quando diferentes setores da economia já tinham retomado suas atividades de modo híbrido e ainda tínhamos alguns casos de novas cepas de COVID-19. Um período de “*laboratórios de experimentação do trabalho no capitalismo de plataforma*” em que o trabalho instituído pela Uber é expandido para outros setores da mesma forma que o teletrabalho e o home office (ANTUNES, 2023). Sendo que no auge do isolamento social, em abril de 2020, a atividade de entrega se constitui como o mais importante alicerce para as atividades consideradas essenciais pelas autoridades como os setores de alimentação e de saúde.

Ao longo de três anos, realizando incursões periódicas ao campo, localizado em uma praça na Zona Norte do Rio de Janeiro, somadas as de alunos em outros bairros da cidade, percebi que a adesão ao ofício de entrega como veremos abaixo faz parte da

história da juventude pobre dos grandes centros urbanos que deseja ter seu próprio dinheiro para ajudar em casa e aproveitar um pouco a vida. O transporte de objetos realizados pelos motofretes e de pessoas pelos mototáxis não é recente, deve e precisa ser compreendido como uma atividade já estabelecida e que desempenha um papel importante na circulação de mercadorias e produtos especialmente nas grandes capitais brasileiras. Nelas, a urgência de execução de atividades corporativas e pessoais exigiu maior rapidez nessa circulação que foi suprida com o uso de transportes leves como bicicleta e moto (FERRARI, 2008).

Desde o início, foi uma atividade marcada pela informalidade com contato direto entre trabalhadores e empresas ou comércios locais, só que sem a presença de intermediários. Ao longo do tempo, esse tipo de trabalho passou por processos de regulamentação e organização coletiva, que seguem em constante transformação nos dias atuais com a formação de associações e alianças estabelecidas a partir de grupos de WhatsApp, que se diferenciam dos antigos sindicatos, para reivindicação de direitos e contrapartidas para categoria junto aos aplicativos e ao Estado.

Com os avanços tecnológicos e a entrada das plataformas digitais no setor brasileiro, ocorrem mudanças e reconfigurações de forma contínua na atividade. Essas empresas de delivery passaram a apresentar um complexo modelo de intermediação do trabalho, caracterizado pela flexibilidade, pela ausência de vínculo empregatício e pela disseminação da ideia de autonomia e empreendedorismo (ANTUNES, 2023).

De forma bastante resumida, em 2011, surge o Ifood, que ao longo desses 15 anos se transformou em líder do mercado de entregas, apesar do surgimento de outras empresas concorrentes que não resistiram ou não tem tanto impacto. As primeiras atividades do Ifood eram apenas de mediação entre lojas e entregadores parceiros com objetivo de atender os clientes finais, assim como eram as empresas terceirizadas de motofrete. Com o desenvolvimento de novas tecnologias pelos smartphones com aplicativos para diferentes setores e a ampliação do mercado, as empresas criam seus próprios aplicativos que passam habitar diferentes interfaces das lojas parceiras, cadastro dos entregadores e clientes, serviços de mensagem, e-commerce e GPS para realizar tudo o que contempla a atividade de entrega.

Em um segundo momento, o serviço de pagamento para os entregadores e a gestão de lojas parceiras são terceirizadas para outras empresas/aplicativos. Forma-se então os operadores de logística (OLs) que são empresas responsáveis por determinada região que varia desde um pedaço de um bairro ou diversos bairros que possibilita que o entregador

trabalhe e receba por ela. Além dessas duas possibilidades de trabalho (OLs – “dedicados” ou “nuvens”) mediada pelo aplicativo do Ifood, a responsabilização do entregador pelas suas ferramentas de trabalho converteu-se em uma outra forma do aplicativo incentivar a eficácia do trabalho de entrega, criando a loja do entregador. Um e-commerce de produtos que podem ser adquiridos via pontuação e promoção por atividades de entrega no aplicativo ou por compras individuais.

Esse processo de desenvolvimentos de ferramentas e técnicas apesar de inserir novas dinâmicas do trabalho de entrega parece descaracterizar ou alterar a atividade fim, trazendo uma certa aura de tecnologia de ponta e modernidade a partir de uma gramática perversa: “inovação”, “campanhas de bonificação”, “recompensas”. Entretanto, reforço que isso não se traduz na observação cotidiana de atravessar algumas ruas com um pacote em mãos ou em uma mochila de uma loja para o consumidor final. Isto é, o ofício já reconhecido pela legislação apenas integrou à atividade diferentes tecnologias e outras camadas de oferta de serviços e mercadorias descentralizadas em empresas especialistas em desenvolvimentos de software que são hospedadas pelos aplicativos de entrega. O óbvio precisa ser descrito!

Entre os trabalhos acadêmicos encontrados sobre motofrete nessa primeira pesquisa bibliográfica com recorte anterior a crise do COVID-19, o de Stela Cristina de Godoi, de 2012, e o de Matheus Fernandes de Castro, de 2010, tratam do trabalho nas cidade de Campinas e São Paulo, em cenário de consolidação de uma legislação federal para categoria e anterior ao crescimento da plataforma de entrega de mercadoria. Durante os períodos das pesquisas, não havia nenhum tipo de plataforma digital mediadora das atividades, mas empresas que contratavam o profissional seguindo a CLT (Consolidação das Leis do Trabalho no Brasil) e outras que contratavam os serviços de motofrete através de empresas terceirizadas. Além de um veículo de uso pessoal, as motocicletas existentes no país passaram a se converter em uma ferramenta de trabalho para os mais pobres.

Desde o final da década de 1960, já existiam modelos de veículos de duas rodas em circulação nas grandes cidades do Brasil, tal como as bicicletas e as lambretas. A partir da década de 1980 e, sobretudo 1990, que a frota de motocicletas cresceu aceleradamente nas grandes cidades de todo o país. De acordo com Godoi (2012), entre as grandes montadoras de veículos que operaram na rede de transporte que se constitui no Brasil com “noções de organização eficiente do espaço e aceleração do tempo”, a Honda se institui como líder desde a instalação no país, em 1971. A marca soube explorar

de modo exemplar, por meio do slogan “Asas da liberdade!”, o desejo frustrado de liberdade substantiva de que a modernização e o desenvolvimento do país faziam recair sobre as pessoas.

No final da década de 1970, a empresa lança a primeira CG 125, que foi durante muito tempo o principal modelo de moto usada pelas classes populares para trabalho e deslocamento, com um grande volume de vendas nos anos 1990 e 2000, em função da ampliação da atividade de transporte. Nos primeiros anos do século XXI, a Honda vendia cerca de um milhão e meio de motocicletas por ano, atingindo a marca de 13 milhões em 2009 quando a primeira legislação de regulamentação da atividade de transporte de mercadorias e pessoas entra em vigor.

Cabe lembrar que esse processo está relacionado com transformações estruturais mais amplas não só dentro do desenvolvimento da indústria automotiva no Brasil, mas aliada à modificação produtiva e a flexibilização do trabalho. A partir da década de 1990, a conversão para logística “just in time” resultou em uma segmentação da produção. As fábricas eliminaram estoques físicos, transferindo-os para as ruas. Com um “estoque em movimento”, a atividade de motofrete se faz necessária para circulação de mercadorias. Nessa conjuntura, os motofretistas desempenham uma função estratégica na lógica do capitalismo contemporâneo, garantindo a rapidez e eficiência exigidas pelos novos padrões do consumo que vai pautar a produção “sob encomenda”.

Leis, normas, cursos de um setor informal

Ao tratar da regulamentação da profissão, Castro (2010) apresenta uma série de questões em relação a elaboração de normas distantes da realidade dos trabalhadores, tais como a de que o veículo tenha no máximo cinco anos de fabricação quando o importante, principalmente para trabalhadores informais e precarizados, seria a exigência de que o veículo estivesse em boas condições de uso. E também registro de moradia na cidade de São Paulo, sendo que a cidade recebia um número expressivo de motoboys vindos de cidades vizinhas, Osasco, Santo André, Guarulhos e São Bernardo.

Já Godoi (2012) aponta que no contexto local, Campinas foi uma das primeiras cidades a regulamentar o motofrete e proibir o mototáxi, demonstrando um esforço inicial de organização do setor. A criação de sindicatos, como o Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxista Intermunicipal do Estado de São Paulo (SindimotoSP) foi central para dar visibilidade à categoria. Fundado em 1991, precisou

constituir uma nova diretoria em 2007 para ter como presidente um trabalhador do setor. O que foi fundamental para regulação da profissão por meio da Lei nº 12.009/2009 inserida no Código de Transito Brasileiro (Lei 9.503) quando contava com cerca de 900 mil profissionais sobre duas rodas por todo o país, sendo que o Estado de São Paulo concentrava aproximadamente 200 mil à época (BRASIL, 1997, 2009).

Em Campinas, o sindicato local contribuiu para estabelecer normas e acordos coletivos de trabalho. Godoi (2012) aponta que a regulação reconhece oficialmente o motofretismo como uma profissão. A regulamentação federal determinou requisitos rigorosos para o exercício da atividade, como a idade mínima de 21 anos, a habilitação por pelo menos dois anos na categoria “A” e a aprovação em curso especializado regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Apesar da atividade já estar amplamente propagada nas cidades brasileiras há anos, o reconhecimento institucional ocorreu de forma tardia, refletindo a história da precarização das condições de trabalho de profissionais negros e pobres.

Na cidade do Rio de Janeiro, o projeto de lei complementar no.84/2014 entrou na pauta de discussão para atuação de mototáxis e motoboys na cidade e segue uma legislação parecida com a da cidade de São Paulo. A demora na tomada de decisão político regulatória acabou agravando as condições de trabalho, abrindo brechas para exploração e informalidade da atividade. A terceirização e a pejotização que ocorrem desde a década de 1990 nas grandes cidades transferiu para esses trabalhadores todos riscos e custos do trabalho. Nesse sentido, a legislação orientada para formação, controle e supervisão sobre a atividade das legislações municipais e a federal é percebida pelos trabalhadores mais como uma imposição de deveres e custos adicionais com equipamentos, taxas e cursos do que uma segurança e uma aquisição de direitos da categoria e deveres do empregador e do Estado.

Apesar desse processo de tentativa de formação moderna do trabalho de entregas, dois aspectos da pesquisa inicial em acervos e documentos são relevantes. A primeira é o Cadastro Brasileiro de Ocupação (CBO) do Ministério do Trabalho e do Emprego (MTE) e recente mudança na legislação. A segunda é a referência a uma crise na circulação de mercadorias na cidade de Salvador em um período anterior ao processo de industrialização do Brasil interessante para comparar.

A CBO descreve e reconhece de forma muito semelhante a atuação de Office-boy/girl ou Contínuo (código 4122-05) e de Ciclista mensageiro (cód. 5191-05) Mototaxista (cód.5191-15) e Motofretista (cód.5191-10), respectivamente:

“Transportam correspondências, documentos, objetos e valores, dentro e fora das instituições, e efetuam serviços bancários e de correio, depositando ou apanhando o material e entregando-o aos destinatários; auxiliam na secretaria e nos serviços de copa; operam equipamentos de escritório; transmitem mensagens orais e escritas.” MTE. (s/d)

“Coletam e entregam documentos, encomendas e mercadorias, e transportam passageiros. Realizam serviços bancários e de cartórios. Elaboram roteiros de trabalho, orientam passageiros, emitem recibos e preenchem protocolos. Trabalham seguindo as normas de segurança utilizando-se de EPIs e instalando itens de segurança nos veículos.” MTE. (s/d)

A descrições sumárias realizadas pela CBO “tem por filosofia sua atualização constante de forma a expor, com a maior fidelidade possível, as diversas atividades profissionais existentes em todo o país, sem diferenciação entre as profissões regulamentadas e as de livre exercício profissional” (MTE, 2006). As descritas acima distinguem-se apenas pelas atividades internas de um escritório em relação ao uso de veículos seguida da obediência as normas de trânsito que no caso de motofrete e mototáxi possuíam legislação específica (Lei nº 12.009/2009).

No entanto, a partir da Medida Provisória no. 1.360 de 19 de maio de 2026 foram revogadas as exigências de emplacamento, inspeção semestral do veículo, curso especializado e a idade de 21 anos para o exercício legal da profissão de motofrete, mototaxi e motoboy (BRASIL, 2026). Isso também desconsiderando a Lei 12.436 de 2011 que proíbe o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade para motociclistas profissionais (BRASIL, 2011).

Por outro lado, os comentários entre os entregadores apontam que a medida é favorável ao exercício da atividade e a revogação das exigências se deve pelo aumento exponencial do número de trabalhadores que colocariam em xeque a capacidade do poder público e de empresas privadas de executar, controlar e supervisionar. O que também deixaria um grande número de trabalhadores sem rodar em vias públicas até conseguirem dinheiro para cumprir todas as exigências. Além de apoiarem, a tomada de decisão do governo federal. Essas respostas imediatistas seguem uma lógica neoliberal de que a regulação do Estado atrapalharia o livre mercado.

No entanto, a segurança para trabalhadores e população civil aparece nos últimos anos como uma questão no debate público, nas notícias de jornais e nas mídias sociais através das pautas de violência no trânsito e de saúde pública, principalmente, nas grandes cidades. Segundo o Ministério da Saúde, De acordo com Araújo (2026), foram 49.349

mortes causadas por moto entre 2022 e 2025. No Rio de Janeiro, o número de mortes aumentou 55% (2022 foram 390, 2023 foram 422, 2024 foram 470 , 2025 foram 605).

Uma das questões apontadas na carta de que “os aplicativos de transporte de passageiros operam sem exigência de placa vermelha (placa que identifica a categoria do veículo como de aluguel), sem curso especializado” (SANTORO, 2026) tem semelhança com relatos históricos de controle da população que executa atividades profissionais nas ruas. A pesquisa de João José Reis (1993) sobre a greve negra de 1857 no Estado da Bahia revela dados interessantes para comparar as relações de trabalho e as dinâmicas da hierarquia social. A “Greve dos Ganhadores”, foi reconhecido como o primeiro movimento grevista da categoria de transporte urbano de pessoas e mercadorias no país, motivado pela imposição de taxas municipais para o pagamento de capatazes e inspetores e pela obrigatoriedade de uso de chapas de identificação. Apesar de um contexto completamente diferente, os trechos abaixo apresentam aspectos para reflexão:

“Os escravos precisavam de independência e liberdade de movimento para dar conta do serviço, dar lucro aos senhores e fazer a economia funcionar.” (p.9)

“Escravos que dessem duro, em condições favoráveis de mercado, chegavam a poupar o suficiente para comprar sua alforria após anos de suor. Libertos, muitas vezes continuavam nas mesmas ocupações de ganho, embora alguns prosperassem a ponto de se tornarem eles próprios senhores de ganhadores escravos.”(p.10)

“O escravo tinha de prover diretamente ao senhor e a si próprio no ganho de rua. (...) Mas a jornada de trabalho era descontínua, retalhada, não só pelos intervalos entre um serviço e outro. Não havia, por exemplo, como proibir em definitivo o escravo de baixar o cesto, o pau ou a corda para jogar ou apreciar uma capoeira, entrar num samba-de-roda, consultar um curador na periferia, ou enfurnar-se numa casa para orar para Alá, o Misericordioso. O escravo associado ao liberto, contrapunha regular e cotidianamente sua economia moral do trabalho àquela do senhor.” (p.11)

“O escravo ganhador organizava o tempo de seu trabalho – o tempo, o ritmo e, por vezes, o volume de trabalho. O trabalho do ganhador era por tarefa, não por unidade de tempo, (...)”(p.11)

“Embora o trabalho escravo urbano desse oportunidade e até promovesse a iniciativa individual, permitindo por exemplo a saída da alforria, sua organização na cidade tinha um caráter essencialmente coletivo. O próprio trabalho, bem como sua remuneração, eram entendidos como resultado da produção coletiva.” (REIS, 1993, p.12-13)

A “Greve dos Ganhadores” é relevante para discussão sobre os marcadores de classe, raça e gênero e a permanência do desejo de tornar subserviente e desqualificar o mesmo tipo de trabalhadores. Ao mesmo tempo na atualidade, a medida provisória que parece atender aos “entregadores de aplicativo” desqualifica e descaracteriza a regulação da profissão dos motofretistas e mototaxistas. Esta atende ao desejo das empresas de aplicativo de continuarem ampliando suas operações, colocando as vidas da sociedade civil e trabalhadores em risco, permitindo e incentivando a permanência de jovens negros e pobres e mulheres em trabalhos precários, sem garantias, sem exigência de formação e

sem supervisão como venho discutindo em outros trabalhos (ALMEIDA, 2025 e ALMEIDA, ALVIM e SANTOS, 2025).

Ainda que os relatos dos entregadores apontem para uma necessidade de reconhecimento e valorização da atividade que são expressos a partir de melhorias das condições de trabalho, tais como mais clareza e melhor atendimento pelas empresas de aplicativo e bases de apoio (com água e banheiro) espalhadas pela cidade para que eles aguardem os chamados, a medida provisória representa um retrocesso para validação profissional com implicações sociais de longo prazo bastante preocupantes.

Vidas sob duas rodas...

A partir dos trabalhos consultados e das entrevistas com entregadores, a categoria de motofretistas pode ser entendida através das trajetórias de trabalhadores que participaram das décadas iniciais de formação e consolidação dessa atividade no Brasil. Nesse sentido, o relato de Adilson na pesquisa de Godoi (2012) se destaca dos demais por ter um marco importante, pois sua experiência está localizada no final da década de 1970, quando a motocicleta deixa de ser só vista apenas para o lazer e passa a ser utilizada como instrumento de trabalho. A atuação de Adilson com motocicleta para serviços de cobrança e vendas a domicílio, em 1977, evidencia esse momento de transição, no qual se estruturou a ideia que depois se consolidou como trabalho de entrega urbana. (CASTRO, 2010).

Godoi (2012) afirma que a ideia de autonomia e ter seu próprio negócio a partir de uma moto já era praticada e reforçada naquele contexto, sendo utilizada, nesse caso, para impulsionar a venda de motocicletas, principalmente entre trabalhadores de entrega em Campinas. Esse raciocínio é ressignificado pelas grandes plataformas de aplicativos de entrega, que passam a associá-lo a noções como flexibilidade e empreendedorismo, entre outras, ampliando assim sua capacidade de atrair mais trabalhadores.

Além dessas trajetórias iniciais, é essencial observar o perfil social dos trabalhadores que passaram a compor essa atividade nos primeiros anos. Nos casos de Campinas e São Paulo, analisados por Godoi (2012) e Castro (2010) muitos deles eram migrantes de outras regiões rurais, em Campinas, eram principalmente do Paraná e de Minas Gerais, e em São Paulo, cidades menores próximas a capital, que encontraram nas cidades grandes uma alternativa ao desemprego ou à precarização do trabalho agrícola/rural. Histórias como as de José e Wagner ressaltam que essa deslocação de

migrações não é somente movimentação geográfica, mas proporcionou a mão de obra nos centros urbanos, que se tornaria o “elo” da produção capitalista.

Depois de longas travessias pelo interior do país com trabalhos em fazendas, José, com cerca de 40 anos se viu desempregado de uma indústria que fechou. Então, resolveu assumir o financiamento de uma moto que foi sua primeira ferramenta de trabalho como motoboy em 2006. Já Wagner se viu obrigada a trabalhar com apenas 12 anos por seu pai ter adoecido, foi office-boy até os 15 anos, depois trabalhou com entregas em um restaurante e, em seguida, em um mercado, conseguindo juntar dinheiro para sua primeira moto assim que completou 18 anos. Torna-se, então, motoboy primeiro de uma empresa que terceirizava a atividade, depois prestou serviços avulsos para diferentes empresas e foi motofrete de um estabelecimento comercial. Teve registro em carteira de trabalho apenas nos últimos cinco anos, pois sempre trabalhou como “autônomo” e pessoa jurídica (GODOI, 2012).

No Rio, alguns entregadores que possuem mais de dez anos de diferentes trabalhos com moto são de origem periférica aprenderam o ofício através da rede vicinal e familiar. Exerciam a atividade de mototáxi nas comunidades como é o caso de Rodrigo que hoje tem 26 e Tiago que tem 37 anos. Ambos, “desde muito moleque”, com cerca de 14 e 15 anos de idade pegavam motos emprestadas para transportar passageiros e ganhar algum dinheiro para comprar algo para si, ajudar em casa ou ir em alguma festa. Ao longo do tempo, acabaram exercendo a atividade de entregas em farmácias, trabalharam em mercados e retornaram para o trabalho autônomo com moto. Tiago conta a diferença de quando começou para agora em que trabalha com aplicativo:

Quando eu rodava no mototáxi, eu era novo, entendeu? E rodava dentro da comunidade que eu morava, então acabava me atrapalhando um pouco em focar no trabalho. Sempre parava para trocar ideia, já não trabalhava mais. No 99 eu saio de casa, focado no trabalho e rodo aquelas horas todinhas ali no trabalho. Posso fazer uma renda a mais. O aplicativo dá para levar mais como carteira assinada, se tu quiser. (Tiago, 37 anos)

A comparação com carteira assinada mostra o comprometimento com o horário de trabalho e metas a serem atingidas para pagar contas, gastos com a moto, etc. que parecem contrariar a liberdade de trabalhar quando quiser. A formação da categoria de motofretista (cód.5191-10) que foram considerados como uma nova camada de classe-que-vive-do-trabalho por Godoi (2012), ganha ao longo dos anos reconhecimento, somando as categorias de mototaxista (cód.5191-15) e de ciclista-mensageiro (cód. 5191-

05) marcada por condições instáveis de trabalho e pela necessidade de adaptação para diferentes tipos de ocupações.

A tentativa de conversão dessas categorias em “entregadores de aplicativo” que tem como parâmetro “a figura do “trabalhador autônomo por plataforma” (Lei Complementar nº 12/2024, PLP nº 12/2024 orientada para transporte de passageiros com carros, sendo que já existe legislação para táxi e carros particulares) a partir do acordo com o governo e as plataformas para produzir nova legislação teve como horizonte o ideário neoliberal. Fora dos marcos da CLT que estabelece as proteções do trabalho formal no Brasil, a questão da renda e da insegurança faz que os entregadores trabalhem praticamente todos os dias da semana, mostrando que não há possibilidade verdadeira de escolha, de não estar online ou off nos aplicativos (BRASIL, 2024). Para isso, eles sacrificam momentos de descanso e lazer com a família, criam estratégias e formam redes de apoio para conseguir se manter logado e com uma avaliação alta (ALMEIDA, 2025).

Apesar de essa escolha ser limitada pela necessidade de renda – o que faz com que essas pessoas trabalhem quase todos os dias da semana –, não se nega a possibilidade real de escolha em ligar ou não o aplicativo; em estar disponível para o trabalho na plataforma ou não. E essa sensação de liberdade e autonomia – ainda que ilusória – é algo que todos buscam, de modo que a possibilidade de uma regulamentação interferir no seu poder de escolha faz com que haja uma forte resistência. (PARISI, 2024, p. 119)

O debate sobre “hora logada” versus “hora trabalhada” discutido no Grupo de Trabalho (GT) do Governo Federal no ano de 2023, os representantes dos trabalhadores (ANEA e sindicatos) lutaram para que todo o tempo em que o entregador esteja logado no aplicativo e à disposição para trabalhar seja remunerado, pois é esse tempo disponível que permite à empresa realizar entregas rápidas. Já as plataformas defendem o pagamento apenas pelo tempo do aceite até a entrega efetiva. Para os trabalhadores, considerar só a hora trabalhada faz com que eles assumam o risco do negócio e sejam tratados como mão de obra descartável.

Essa diferença de entendimento tem impedido o avanço das negociações, inclusive sobre outros temas importantes, como remuneração mínima e condições de trabalho. O fato de estarem constantemente “logados” demonstra que o tempo de espera é parte essencial da atividade. Além disso, mesmo com certa autonomia aparente, há limitações, como restrições e punições ao recusar entregas, o que reforça a ideia de subordinação. Isso evidencia que, essa disputa revela uma questão mais ampla da

valorização apenas do tempo produtivo, desconsiderando o tempo à disposição e alguma margem de negociação.

Considerações

O ofício de motoboy já se encontrava estabelecido no Brasil a partir da década de 1980, tendo como uma de suas principais funções a realização de entregas, como no caso de pizzarias e farmácias por meio de pedidos feitos via telefone. Nesse período, os trabalhadores eram, em muitos casos, recrutados diretamente por empresas ou por meio de terceirização, desempenhando também funções de mensageiros, que, em geral, apresentavam melhor remuneração. Ainda que inseridos em um contexto de precarização, esses trabalhadores contavam com alguma mediação empresarial e garantias da legislação da CLT, diferentemente do modelo atual das plataformas digitais (PARISI, 2024).

Diante desse cenário de crescimento e aquecimento do mercado, surgiram plataformas concorrentes ao iFood, como o Uber Eats, que iniciou suas operações no Brasil em 2016 com proposta semelhante, mas encerrou suas atividades no setor alimentício em 2022, redirecionando sua atuação para outros tipos de entrega. Além disso, em 2017, a Rappi entra no mercado brasileiro, destacando-se pela diversificação de serviços. Já a 99, que passou a atuar no delivery em 2019, interrompeu temporariamente suas operações em 2023 devido à forte concorrência, retornando em 2025 com novas estratégias e verbas injetadas pela Didi, a empresa chinesa de tecnologia por trás do ecossistema da 99. Mais recentemente, também em 2025, a plataforma chinesa Keeta iniciou sua inserção no mercado brasileiro de forma gradual.

Nesse contexto de expansão acelerada do setor, observa-se a presença de aproximadamente 250 aplicativos que atuam como intermediários entre consumidores e produtos, não se restringindo apenas ao setor de alimentos preparados, mas também ampliando para redes de hortifrúti e supermercados e abrangendo outros setores como farmácias e serviços para pets. O que reforça um processo crescente de plataformização, na qual diferentes setores passam a se organizar para a demanda vinda por meio de aplicativos digitais (MASSA, 2022).

Com isso, surgem também desafios regulatórios e políticos, especialmente no que diz respeito à definição do tempo de trabalho e ao reconhecimento da atividade como se as plataformas estivessem refundando as categorias profissionais no país! A legislação vigente, como a Lei nº 12.009/2009, foi descaracterizada pela recente aprovação da

medida provisória no. 1.360. O novo modelo que parece atender as demandas dos atuais trabalhadores beneficia muito as plataformas, que se definem como “intermediadoras tecnológicas”, mas que estão reconfigurando as relações de trabalho de forma perversa. O que está em jogo também é uma mudança do perfil desses trabalhadores, que descartam a lógica de uma possível formação profissional ou educação regular para um modelo de subordinação algorítmica sob mais de uma plataforma, na qual a autonomia do trabalhador se apresenta de forma limitada e condicionada à demanda.

Referência Bibliográficas

ABÍLIO, Ludmila Costhek e SANTIAGO, Silvia Maria. Dossiê das violações dos direitos humanos no trabalho uberizado: o caso dos motofretistas na cidade de Campinas. Campinas, Diretoria executiva de Direitos Humanos, Unicamp, 2024.

ALMEIDA, Aline Gama de. Um é pouco, dois é bom? Estratégias de trabalho de entregas na Zona Norte do Rio de Janeiro. In: María Lorena Capogrossi; Cristina Teixeira Marins; Hernán M. Palermo (Orgs). El trabajo en el capitalismo contemporáneo: tecnologías digitales y nuevas cotidianidades laborales. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO, 2025. p. 73-95.

ALMEIDA, Aline Gama de; ALVIM, Larissa do Espírito Santo; SANTOS, Carlos William Rodrigues dos. “Você tem fome de que?” - reflexões sobre o que, afinal, se entrega no Rio de Janeiro. XV. GT 49: Antropologías latinoamericanas del trabajo: construcciones desde el Sur. Salvador, Bahia: Reunião de Antropologia do Mercosul XV, 2025.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho e (des)valor no capitalismo de plataforma: três teses sobre a nova era de desantropomorfização do trabalho. In: ANTUNES, Ricardo (org). Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais. São Paulo: Boitempo, 2023. Pp. 13-39.

ARAÚJO, Marina. Mortes em acidente de moto disparam no país. Jornal Hoje, 27 de maior de 2026. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-hoje/video/mortes-em-acidentes-de-moto-disparam-no-pais-14642975.ghtml>

BOURROUL, Renata D’Andrea. A dinâmica do ecossistema de entregas: desafios e oportunidades. Sumário Executivo da Pesquisa. São Paulo: Fundação Getulio Vargas, Escola de Administração de Empresas de São Paulo (FGV EAESP), 2024. Disponível em: https://eaesp.fgv.br/centros/centro-empendedorismo-e-negocios-fgv-eaesp/projetos/dinamica-ecossistema-entregas?utm_source=chatgpt.com

BRASIL Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, Presidência da República, 1997.
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm.

_____. Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”. Brasília, Presidência da

República, 2009. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm.

_____. Lei N° 12.436, de 6 de julho de 2011. Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais. Brasília, Presidência da República, 2011.

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112436.htm

_____. Lei Complementar nº 12/2024, PLP nº 12/2024. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília, Presidência da República, 2024.

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/projetos/ato_2023_2026/2024/plp/plp-012.htm

_____. Medida Provisória nº 1.360, de 19 de maio de 2026. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Brasília, Presidência da República, 2026.

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2026/mpv/mpv1360.htm

CÂMARA Municipal do Rio de Janeiro. Projeto de Lei Complementar nº 84/2014, que “Regula as atividades de mototáxi e motofrete no Município do Rio de Janeiro, dispõe sobre a atuação dos motoboys e dá outras providências”. Rio de Janeiro, Prefeitura do Rio de Janeiro, 2014. Link:

<https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro1316.nsf/30dfea578a98ed0a83257f6f007966a7?OpenForm&ParentUNID=900087D31ACC7BFE83257D19005BD534>

CASTRO, Matheus Fernandes de Castro. Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas. Tese de Doutorado em Psicologia, Universidade de São Paulo, 2010.

FERRARI, Terezinha. Fabricalização da cidade e ideologia da circulação. São Paulo: Coletivo Editorial, 2008.

GODOI, Stela Cristina de. No “tempo certo”, sobre duas rodas: um estudo sobre a formação e a exploração dos(as) motofretistas de Campinas-SP. Tese de Doutorado em Sociologia. Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), 2012.

GONSALES, Marco. De mochila nas costas: uma experiência etnográfica como entregador por aplicativo. In: ANTUNES, Ricardo (org). Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais. São Paulo: Boitempo, 2023.

LOPES, André; BOT, nIA. Como o iFood foi criado: o app que começou como guia impresso e se tornou líder do delivery. Exame, 16 de março de 2025. Link:

<<https://exame.com/tecnologia/como-o-ifood-foi-criado-a-trajetoria-do-app-que-comecou-como-guia-impresso-a-lider-do-delivery/>

MAGALDI, Tiago; AZAÏS, Christian; RAZAFINDRAKOTO, Mireille; ROUBAUD, François. Uma “escolha muito difícil”: CLT versus plataformas na avaliação dos trabalhadores brasileiros em uma abordagem quali-quantitativa. Revista de Economia Contemporânea, v. 28, p. e242816, 2024.

MASSA, Rubens Mussolin. O “boom” das plataformas de delivery no Brasil e suas consequências peculiares. São Paulo: Portal FGV, 2022. Disponível em:<<https://portal.fgv.br/artigos/boom-plataformas-delivery-brasil-e-suas-consequencias-peculiares>> .

MINISTÉRIO do Trabalho e Emprego – MTE. (s/d) Classificação Brasileira de Ocupações - Saiba mais. <https://cbo.mte.gov.br/cbosite/pages/saibaMais.jsf>.
_____. CBO - O que é? Brasília: TEM, 2006.
https://www3.mte.gov.br/casa_japao/cbo_historico.asp#

PARISI, Laura. Motoboys e ascensão das plataformas digitais de entrega no Brasil: impactos na atividade profissional e desafios regulatórios. 2024. Dissertação de Mestrado da Faculdade de Direito de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo - USP, São Paulo, 2024.

REIS, João José. A greve negra de 1857 na Bahia. Revista USP, São Paulo, Brasil, n. 18, p. 6–29, 1993.