



Universidade de Brasília

Instituto de Ciências Sociais

Departamento de Sociologia

Docente: Vladimir Ferrari Puzone

Disciplina: Estrutura e Mudanças Sociais

Gustavo Willian Alves Rodrigues ¹ - 16/0123844

Ciclistas-entregadores na cidade de São Paulo: pedalando rumo à oportunidade ou à exploração?

Brasília

2019

¹ Graduando em Ciências Sociais/Sociologia

Ciclistas-entregadores na cidade de São Paulo: pedalando rumo à oportunidade ou à exploração?

Resumo: O artigo compõe a avaliação final da disciplina Estrutura e Mudanças Sociais, ministradas pelo Prof. Dr. Vladimir Puzone, no 1º semestre de 2019, com base em diversas referências bibliográficas trabalhadas durante o curso. O presente trabalho aborda as atuais formas de precarização do trabalho, a partir de relatos da rotina de ciclistas-entregadores da cidade de São Paulo; e as significativas taxas de desocupação e subocupação do país, calculadas pelo IBGE. A partir dessa realidade, procura-se discutir como o neoliberalismo impõe uma nova ética do trabalho, a partir de uma subjetividade prática empresária de si, tal seja, o indivíduo como centro de suas ações por meio da competitividade, tomando como exemplo o fenômeno da uberização, nova tendência do mercado de trabalho mundial, e o surgimento das empresas-aplicativo. Nesta perspectiva, examina-se a relação entre as teses de marginalidade e subutilização, abordando o modo como o desemprego estrutural desloca uma grande parcela da força de trabalho a um mercado paralelo de ocupações, com menos direitos trabalhistas, transformando-a em microempreendedora.

Palavras-chave: precarização do trabalho; ciclistas-entregadores; desemprego; subutilização; marginalidade; uberização.

“Desempregados alugam bicicletas para ingressar em serviço de delivery no Rio Cenário reflete o crescimento do desemprego no estado, que atingiu 15% em 2018, um dos maiores do país, segundo o IBGE”²
(Jaqueline Deister, Brasil de Fato | Rio de Janeiro (RJ), maio de 2019)

² <https://www.brasildefato.com.br/2019/05/08/desempregados-alugam-bicicletas-para-ingressar-em-servico-de-delivery-no-rio/>

1. Introdução: de fila em fila

São Paulo, município mais populoso do país, com 12 milhões de habitantes, costuma ser o primeiro a receber novas tecnologias para as mais diversas áreas, dada a sua importância como polo industrial, econômico, social e científico. Com uma taxa de desemprego de 13,5% ³, o estado que hoje concentra 21% da população serve de exemplo na análise deste trabalho, já que historicamente foi e continua sendo destino de migrantes e imigrantes latino-americanos em busca de melhores condições de vida. Como estado e município mais populoso do país, o desemprego afeta milhares de pessoas, forçando-as a buscarem alternativas de sobrevivência e geração de renda, fenômeno materializado na elevada oferta de mercadorias nas ruas da cidade – demonstrando a força do terceiro setor; igualmente com as enormes filas que se formam na região do centro de SP quando há ofertas de emprego.

De fila em fila ao desalento com o emprego, ganha visibilidade ⁴ a bicicleta como um possível instrumento de trabalho na cidade, ressignificada diante do recente aumento na oferta de infraestrutura, como ciclovias e ciclofaixas ⁵, dos aumentos da tarifa do transporte e da chegada dos sistemas de aluguel de bicicletas compartilhadas. Diversos estudos apontam para um aumento no uso desse modal em vários pontos da cidade, como mostra um levantamento do Cebrap (Centro Brasileiro de Análise e Planejamento) ⁶, que constatou um aumento de 227% no fluxo de ciclistas, passando de 243 em 2015 para 795 viagens/dia em 2017, na Consolação, importante rua localizada no centro de São Paulo.

A intenção deste artigo é trazer elementos para reflexão sobre a precarização que jovens ciclistas estão sujeitos ao ingressarem no serviço de entregas por aplicativo. Esse grupo é composto principalmente por pessoas do sexo masculino, residentes em sua maioria na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), negras e de baixa renda e/ou

³ <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/05/16/desemprego-cresce-em-14-das-27-unidades-da-federacao-no-1o-trimestre-diz-ibge.ghtml>

⁴ A bicicleta é utilizada há muito tempo como instrumento de trabalho. No entanto, esse novo cenário indica uma nova forma de uso, já que possibilita um outro perfil e um maior volume de trabalhadores ciclistas.

⁵ Durante a gestão Haddad (2013-2016), a infraestrutura cicloviária no município cresceu consideravelmente.

⁶ <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/924-apos-implantacao-de-ciclofaixa-consolacao-tem-aumento-de-227-de-ciclistas>

escolaridade. Unido a isso, como essas subocupações são vistas e analisadas, por exemplo, por Ludmila Abílio ⁷, que trata do fenômeno da ‘uberização’ do trabalho e do microempreendedorismo; analisar, também, como essa grande massa sem trabalho, ou seja, massa marginal, segundo a tese de José Nun, tem dificuldades de ingressar no mercado de trabalho formal, sendo vítimas do desemprego estrutural. Por fim, retomar as discussões trazidas por Francisco de Oliveira, a respeito do processo de acumulação capitalista no Brasil, além de breves comentários pessoais e inclusão de dados ou curiosidades a respeito do uso da bicicleta em São Paulo.

2. Precarização, desemprego e bicicleta

O Brasil encara, hoje, uma taxa de desemprego média de 12,5%, segundo aponta a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua do IBGE ⁸. Durante o auge da crise econômica, em 2016 e início de 2017, a série histórica chegou a marcar 13,7%. Em números absolutos, 13,4 milhões de pessoas estão desempregadas atualmente. Dentre diversas categorias analisadas, a subutilização da força de trabalho representa o contingente que mais aumentou, alcançando 28,3 milhões, ou seja, subocupações não ligadas ao trabalho formal: com carteira assinada ou número padrão de horas, sem direitos garantidos via CLT, são os novos microempreendedores. Como aponta Abílio (2017), esse novo estágio da exploração do trabalho traz novas configurações na relação empregado-empregador, na medida em que há a retirada de garantias mínimas aos trabalhadores, colocando-os em subcontratações subordinadas à pura vontade das empresas, o que caracteriza o fenômeno da ‘uberização’, que é tendência mundial.

A uberização – tendo em mente que o processo de precarização do trabalho existe muito antes do surgimento da Uber - se dá pelo processo de passagem de um estatuto do trabalhador, com direitos relacionados ao trabalho (CLT), para uma espécie de prestação de serviços, transformando os trabalhadores em empresários de si mesmos, que, tendo a infraestrutura necessária, garantida por uma empresa-aplicativo (no caso, a Uber, que inspira o conceito), executam determinado serviço. A Uber é o caso mais elucidativo que

⁷ Doutora em Ciências Sociais pela Unicamp, com graduação e mestrado pela FFLCH da USP. Possui experiência na área de Sociologia do Trabalho, principalmente em exploração do trabalho, acumulação capitalista, financeirização e relações entre trabalho, consumo e classe.

⁸<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/24283-desemprego-sobe-para-12-7-com-13-4-milhoes-de-pessoas-em-busca-de-trabalho>

Abílio analisa, já que funciona como empresa intermediadora entre oferta e demanda, oferecendo plataforma que disponibiliza serviço de transporte para consumidores por meio da disposição ao trabalho de usuários trabalhadores *just-in-time*. Alargando essa abordagem para as startups Rappi, Loggi, IFood e também Uber Eats, tem crescido o número de entregas de comida e/ou mercadorias feitas de bicicleta em diversas cidades, o que evidencia o alcance das empresas em mobilização. No entanto, a grande maioria ingressante nesse ramo acaba caindo em um enorme sistema de flexibilização do trabalho, com transferência de riscos e custos ao próprio trabalhador, extensão da jornada e intensidade do trabalho, além do trabalho por conta própria aliado à competitividade que o aplicativo – que funciona por meio de ranqueamento – impõe.

O desemprego estrutural elevado é cada vez mais comum nos países capitalistas de alta competitividade, ao passo que jovens adultos têm demasiada dificuldade de ingresso no mercado de trabalho, prolongando suas crises durante a juventude e sua dependência em relação à família, como bem mostra Kehl (2007). Em recente matéria publicada na BBC News | Brasil, mostrou-se como é a rotina dos ciclistas-entregadores da cidade de São Paulo, que em sua maioria trabalham mais de 8h por dia e atuam no centro e em bairros nobres da cidade, mesmo não residindo nesses bairros, ou seja, alguns percorrem mais de 30 km por dia, às vezes pedalando, para trabalhar em zonas nobres. Quando se compara com outra categoria de entregadores, os motofretistas, percebe-se que os ciclistas vivem um paradoxo: dependem da força física para realizar as entregas, ao passo que os entregadores de moto conseguem realizar mais entregas em menos tempo, devido à motorização.⁹ Ciclistas ouvidos pela reportagem da BBC relataram trabalhar mais de 10 horas por dia e até dormirem na rua, para assim emendar um horário de pico a outro, já que o retorno para casa e a volta para o centro no dia seguinte demandaria muito tempo. Outro ponto que chama a atenção é o fato de alguns ciclistas alugarem bicicletas compartilhadas, isto é, pagam uma diária, mensalidade ou anuidade para trabalharem com entregas, o que evidencia o argumento de Ludmila Abílio: o/a trabalhador/a entra com os meios de produção, arca com custos e riscos da atividade, em um serviço sem garantias ou proteções por parte da empresa.

⁹ O paradoxo pode se explicar pelo fato de terem maior remuneração por mais distância percorrida, mas como demoram mais tempo que os motofretistas, a jornada de trabalho é aumentada consideravelmente. E, a partir do aumento da renda, vários querem adquirir uma moto, a fim de aumentar o número de entregas.

Soma-se a isso dois comentários a partir das experiências que eu tive: i. quando morei por um breve período em São Paulo e tentei ingressar em uma empresa que realiza entregas sustentáveis com bicicletas, fui submetido a um teste físico. Para chegar à empresa, pedalei do bairro Jabaquara até Alto de Pinheiros, já chegando um pouco desgastado. O teste consistia em pedalar 35 km em 2h30 cobrindo 6 pontos conhecidos da cidade, tirar uma fotografia em cada local e voltar; porém durante a volta, me perdi no caminho, pois fiquei sem bateria no celular para usar o GPS, o que me prejudicou bastante. Não consegui passar e acabei procurando outras alternativas de trabalho temporário, que era meu propósito principal. A remuneração era por kms e eu devia arcar com os instrumentos de trabalho: bicicleta, celular android e internet móvel, capacete e seguros próprios. Esse era o regime *freelancer*, mas havia também outro regime CLT. ii. a maioria dos ciclistas-entregadores não recebem treinamento ou noções básicas de trânsito por parte das empresas, e isso se traduz em diversas condutas perigosas e desrespeitosas no uso das vias e calçadas. A Avenida Faria Lima, por exemplo, que fica na Zona Oeste, contém uma ciclovia no canteiro central e é muito usada hoje em dia, tanto por ciclistas comuns quanto por entregadores. Presenciei, diversas vezes, alguns conflitos ou mesmo sensações de incômodo com a presença de alguns ciclistas-entregadores, que de alguma forma usavam a ciclovia de maneira incorreta e provocativa; ou ainda pelo fato de serem negros, terem tatuagens e usarem roupas distintas das que são comuns naquela região, que conta com prédios executivos de alta rentabilidade do setor privado.

Dentro de uma linha tênue entre trabalho formal e informal, destaca-se o alto número de microempreendedores individuais (MEIs) no país, com os cadastros no Portal do Empreendedor chegando a 8 milhões no fim de março deste ano ¹⁰. Segundo levantamento da Sebrae, as atividades que mais crescem são: promoção de vendas, serviços domésticos e destaque a cabelereiros e serviços de manicure e pedicure, com quase 640 mil registros. Além do desemprego, o mercado de trabalho brasileiro acaba se tornando altamente rotativo, dificultando uma trajetória profissional mais definida, com direitos garantidos e salários mais estáveis. Devido à falta de identidade profissional

¹¹ ocorre outro fenômeno que Abílio (2018) denomina de ‘viração’, que são oportunidades

¹⁰ <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/04/03/pais-ja-tem-81-milhoes-de-microempreendedores-formais-veja-atividades-em-alta-entre-meis.ghtml>

¹¹ A falta de formalidade do/a trabalhador/a brasileiro/a é um fenômeno antigo na história do país. A formalização de algumas ocupações só se deu em tempos recentes, considerando o aumento do número de cadastros no Portal do Empreendedor, já exposto acima.

de trabalho instáveis feitas pela classe trabalhadora – serviço doméstico, entregas, manicure, pedicure, vendedor etc -, mas que garantem apenas a sobrevivência.

3. Marginalidade, modernização e terceiro setor

O modo de produção capitalista que tem no capital industrial sua principal sustentação, quando se analisa as teorias da acumulação e modos de produção, tem em sua órbita uma grande parcela da população, que possui caráter funcional com o conjunto do sistema. Dito de outra maneira, essa superpopulação, de acordo com a tese de Nun (2000) e numa perspectiva marxista, possui uma função dentro do sistema, tal seja, certa relação afuncional ou disfuncional, já que a força de trabalho dessa grande parcela de trabalhadores não é necessária à reprodução do capitalismo e do setor produtivo hegemônico ¹². Dessa forma, a funcionalidade dessa parcela com o setor dominante é marcada por um grande introdução e domínio da ciência e da técnica nos processos produtivos industriais, o que aumenta a qualificação da mão de obra, além de decisões econômicas tomadas em escala internacional, a alta competitividade e as grandes ondas de demissões no setor privado.

A partir disso, Nun (2000) é incisivo quando afirma que “[...] a indústria declinou claramente como empregadora de mão de obra em face de um generalizado processo de expansão do setor terciário, tanto público quanto privado” (NUN, 2000, p. 48). Com efeito, uma parte dos trabalhadores e das trabalhadoras compõem uma **massa marginal** em relação à indústria, ou seja, não encontrarão ocupações nesse setor, criando a base para o desemprego estrutural. Nesse sentido, outros setores como a agricultura e o comércio absorvem tamanha quantidade de mão de obra desqualificada e os incubem de um alto grau de humilhação e incerteza profissional. Por outro lado, quando se analisa as economias latino-americanas, em especial o Brasil, Oliveira (1972) é autor indispensável em suas contribuições e questionamentos a respeito da economia brasileira, analisando o processo de acumulação e o setor terciário.

¹² De certa forma, como pontua Nun (2000), em certos lugares a população excedente se tornava um perigo para a estabilidade do setor hegemônico da economia, não sendo apenas irrelevante. Isto expunha o problema político da gestão desses excedentes, abordando a literatura sobre o dualismo estrutural, que será tratado mais adiante.

Com o intuito de problematizar as teses a respeito do desenvolvimento e do subdesenvolvimento, Oliveira (1972) critica a literatura que remete às dualidades: economias desenvolvidas *versus* atrasadas; setores produtivos *versus* descartáveis; urbano *versus* rural. Em referência ao setor terciário, os teóricos do subdesenvolvimento afirmam seu inchaço e relativo peso morto na formação do produto final, isto é, possuiria participação que não deveria ter, seriam improdutivos. No entanto, como se explica a absorção crescente da força de trabalho nesse setor em relação aos setores primário e secundário, supostos responsáveis pela reprodução do capitalismo? A resposta para tal pergunta é buscada por meio de uma hipótese, a partir da análise de dados, que provavelmente o crescimento do setor terciário está ligado à expansão das atividades industriais. O autor reitera que o processo de acumulação urbano-industrial, com intenso crescimento, passa a exigir das cidades infraestrutura e serviços, mas não sua capitalização simultânea, o que leva a um crescimento não-capitalístico do setor terciário, o que significa dizer que sua intensificação não é um obstáculo à expansão global do capitalismo.

A razão pela qual ele nega o suposto inchaço nocivo do setor terciário se dá pelo seguinte mecanismo:

Os serviços realizados à base de pura força de trabalho, que é remunerada a níveis baixíssimos, transferem, permanentemente, para as atividades econômicas de corte capitalista, uma fração do seu valor, “mais-valia” em síntese. Não é estranha a simbiose entre a “moderna” agricultura de frutas, hortaliças e outros produtos de granja com o comércio ambulante? (OLIVEIRA, 1972, p. 57).

Dessa forma, ainda questiona: “qual é a relação que existe entre o aumento da frota de veículos particulares em circulação e os serviços de lavagem de automóveis realizados braçalmente”? (OLIVEIRA, 1972, p.58). Outrossim, convém argumentar que essas dualidades acompanham definições de marginalidade, seja o subdesenvolvimento ou a modernização peculiar das economias latino-americanas, certamente acabam por ofuscar a participação específica da periferia, ou seja, da exploração – que à primeira vista aparece como oportunidade - de jovens, mulheres, de baixa renda e em grande parte negros/as, como aponta Abílio (2018). No epicentro desses pontos acima levantados está o problema da desigualdade social, já que no Brasil, durante as gestões petistas, a taxa de

pobreza registrada pelo IBGE foi reduzida de 35%, em 2002, para 15% em 2012.¹³ A ascensão dessa parcela mais pobre ao centro da economia, por meio do consumo, e de benefício com políticas sociais a coloca em um novo papel dentro da economia: grande massa consumidora, porém ainda distante do exercício de uma cidadania plena, como lembra Marshall (1950), conforme citado por Nun (2000, p. 62).

4. Fim do dia: bicicletas, entregas e subversão na metrópole

“O grande relógio no Conjunto Nacional, no alto da Avenida Paulista/SP, mostra que faltam 36 minutos para esse ponto de inflexão diário para os aplicativos de entrega em São Paulo. Em outras palavras: o horário em que milhares de pessoas chegam em casa, olham a geladeira, desistem de cozinhar e resolvem pedir comida por alguma das plataformas disponíveis”. (Leandro Machado | BBC News Brasil).

À guisa de conclusão, evidencia-se a ideia proposta no título deste trabalho: oportunidade ou exploração? O trecho acima explicita a complexidade trazida pelas políticas neoliberais recentemente adotadas por diversos países, na medida em que se abre o mercado para livres iniciativas – empresas-aplicativo com alto potencial lucrativo – porém afasta do Estado a função de agente de desenvolvimento social, pelo contrário, quanto menor sua interferência, a ação de sindicatos e organizações populares, melhor para o mercado. (Nun, 2000). A partir das análises de Abílio (2018), que enxerga os celulares como novos instrumentos de trabalho, cada vez mais diminui-se as relações pessoais face-a-face e o cozinhar se tornou atividade difícil e trabalhosa, por vezes até *gourmetizada*, transferindo para outrem a responsabilidade de produção e *delivery* do alimento.¹⁴

Por outro lado, diversos grupos de ciclistas em São Paulo têm lutado por mais respeito e atenção junto ao poder público quanto às condições do pedalar na cidade, por exemplo o grupo Massa Crítica/Bicicletada São Paulo¹⁵, no entanto, como o surgimento

¹³ Segundo Lauro Mattei em “Políticas sociais de combate à pobreza no Brasil”, XIII Congresso Internacional da Brasa, Providence-RI, Brown University, 02 abr. 2016, citado por Abílio (2018, p. 55).

¹⁴ Como o objetivo deste trabalho não é refletir sobre alimentação consciente e os pormenores do alimento em si, detive-me, apenas, aos objetivos principais propostos.

¹⁵ O grupo é a versão brasileira da *Critical Mass*, movimento que surgiu nos EUA nos anos 1990 e que objetiva divulgar a bicicleta como um meio de transporte, a fim de criar condições favoráveis ao seu uso nas cidades, de maneira ecológica e sustentável, em oposição ao transporte individual motorizado.

dos entregadores de aplicativos é recente ¹⁶, ainda faltam dados sólidos para políticas e ações direcionadas ¹⁷. Em suma, coloca-se em debate os novos mecanismos de precarização do trabalho e formas de acumulação, mas também maneiras de subvertê-la: bicicleta *versus* automóvel; público *versus* privado e organização política *versus* dominação. Fica, por fim, a formulação que Marx fizera há um século e meio: “como se combinar a longo prazo um crescimento capitalista impulsionado pela constante expansão da produtividade com uma efetiva garantia do direito ao trabalho a todos os cidadãos”?

18

Referências:

ABÍLIO, Ludmila C. “Uberização do trabalho: subsunção real da viração”. Disponível em: <http://passapalavra.info/2017/02/110685> . Acesso em: 3 jul. 2019.

CICLOCIDADE. “Após implantação de ciclofaixa, consolação tem aumento de 227% de ciclistas”, 2017. Disponível em: < <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/924-apos-implantacao-de-ciclofaixa-consolacao-tem-aumento-de-227-de-ciclistas>> . Acesso em: 3 jul 2019.

DARLAN, Alvarenga. G1 Economia. “País já tem 8,1 milhões de microempreendedores formais; veja atividade em alta entre MEIs, 2019. Disponível em: < <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/04/03/pais-ja-tem-81-milhoes-de-microempreendedores-formais-veja-atividades-em-alta-entre-meis.ghtml>>. Acesso em: 3 jul 2019.

DARLAN, Alvarenga. G1 Economia. “Desemprego cresce em 14 das 27 unidades da federação no 1º trimestre, diz IBGE, 2019. Disponível em < <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/05/16/desemprego-cresce-em-14-das-27-unidades-da-federacao-no-1o-trimestre-diz-ibge.ghtml>>. Acesso em: 3 jul. 2019.

DEISTER, Jaqueline. Brasil de Fato. “Desempregados alugam bicicletas para ingressas em serviço de delivery no Rio, 2019. Disponível em < <https://www.brasildefato.com.br/2019/05/08/desempregados-alugam-bicicletas-para-ingressar-em-servico-de-delivery-no-rio/>> . Acesso em: 3 jul. 2019.

¹⁶ Entregas de outras mercadorias já são feitas há mais tempo em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba.

¹⁷ Há um recente esforço de diversas organizações em agir a favor dos ciclistas-entregadores, como a União de Ciclistas do Brasil/UCB, com seu GT Políticas Públicas, do qual sou integrante e de onde tirei diversas notícias que estão neste trabalho, além de muita inspiração a partir das ricas discussões que participei.

¹⁸ (MARX apud NUN, 2000)

DE OLIVEIRA, Francisco, “Crítica à razão dualista”. In: *Crítica à Razão Dualista/ O Ornitorrinco*. São Paulo, Boitempo Editorial, 2003.

SARAIVA, Adriana. PERET, Eduardo. “Desemprego sobe para 12,7% com 13,4 milhões de pessoas em busca de trabalho”, 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/24283-desemprego-sobe-para-12-7-com-13-4-milhoes-de-pessoas-em-busca-de-trabalho>>. Acesso em: 3 jul. 2019.

FURTADO, Celso. “O teórico do subdesenvolvimento” e “Reformas antes que tarde”: In: Francisco de Oliveira (org.), *Celso Furtado: economia* (Coleção Grandes Cientistas Sociais). São Paulo, Ática, 1983.

KEHL, Maria Rita. A juventude como sintoma da cultura. Disponível em: <http://files.cacoifbavca.webnode.com/20000060618aaf19a42/kehl_juv%20sintoma.pdf#page=43>. Acesso em: 3 jul. 2019.

MORALES, A. O futuro do emprego e a tese da massa marginal. Tradução do espanhol. Publicado originalmente em *Desarrollo Económico*. Revista de Ciencias Sociales, nº 152, vol. 38, 1999 (cotejado com a versão inglesa, publicada em *Latin American Perspectives*, 27(1), jan. 2000).