

A relação estrutural entre raça e capitalismo de plataformas: as implicações da composição social na resistência dos entregadores no Brasil

The structural relationship between race and platform capitalism: the implications of social composition for delivery workers' resistance in Brazil

Vanessa Monteiro Cunha*
Mateus Mendonça**

Resumo: Apesar da notável predominância da população negra entre os entregadores de aplicativo, ainda são poucos os estudos que buscam investigar a relação estrutural da raça com o trabalho plataformizado. Sendo assim, buscamos avançar a agenda de pesquisa que recoloca a questão racial como chave analítica para além da mera constatação descritiva dessa força de trabalho. Neste artigo, analisamos as implicações da questão racial na composição de classe dos entregadores de aplicativo no Brasil nas suas experiências cotidianas de trabalho e nas suas formas de ação coletiva. Argumentamos que a formação histórica da classe trabalhadora no Brasil está justaposta aos novos modos de exploração, espoliação e resistência por parte desses trabalhadores, em um contexto de crise estrutural do capitalismo. Este artigo é resultado de pesquisa etnográfica realizada com entregadores de aplicativo em Niterói ao longo de dois anos, entre 2020 e 2022.

Palavras-chaves: entregadores; raça e classe; economia de plataforma.

Abstract: Despite the notable predominance of the Black population among app delivery workers, there are still few studies that seek to investigate the structural relation of race with platform

* Doutoranda em Sociologia pela Universidade Estadual de Campinas. Vencedora do Prêmio Mundos do Trabalho em Perspectiva Multidisciplinar 2025, da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho (ABET), pela dissertação *Escravidão moderna: raça e classe no capitalismo de plataformas*. Membro do conselho editorial da Revista Temáticas, periódico discente da pós-graduação em Sociologia da Unicamp. E-mail: monteirovanessa@id.uff.br. Orcid: <https://orcid.org/0009-0004-1576-6866>.

** Doutorando em Sociologia na Johns Hopkins University (USA). Pesquisador associado ao Arrighi Center for Global Studies (JHU) e ao Cenedic (USP). E-mail: malvesd1@jh.edu. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-5242-548X>.

work. Thus, we aim to advance the research agenda that repositions the racial question as an analytical key beyond the mere descriptive acknowledgement of this workforce. In this article, we analyze the implications of the racial class composition of app-based delivery workers in Brazil for their everyday work experiences and their forms of collective action. We argue that the historical formation of the working class in Brazil is juxtaposed with new modes of exploitation, dispossession, and resistance enacted by these workers in a context of structural capitalist crisis. This article is based on ethnographic research conducted with app-based delivery workers in Niterói over the course of two years, between 2020 and 2022.

Keywords: delivery workers; race and class; platform economy.

Introdução

No BRASIL, há um nítido recorte racial entre trabalhadores do ramo de entrega por plataformas digitais, o que é parte do contexto socio-histórico do país. Diversas pesquisas têm confirmado o perfil majoritariamente masculino,¹ negro, jovem da categoria.² As origens da informalidade no contexto brasileiro estão ligadas à transição do trabalho escravo para o trabalho livre assalariado e à formação de um contingente de trabalhadores majoritariamente negros em postos laborais desprotegidos pela legislação. No entanto, tem escapado à maior parte das análises uma investigação aprofundada sobre as implicações da composição social dos entregadores de aplicativo, sobretudo no seu elemento racial, nos aspectos estruturais e políticos dessa indústria. Ainda são iniciais as pesquisas que buscam avançar para além da observação descritiva da presença majoritária de negros nessa força de trabalho.³ Apesar de importantes, os novos esforços que buscam compreender a relação entre a platformização do trabalho e grupos subalternizados têm em sua maioria focado nas questões de gênero.⁴ Sendo assim, buscamos avançar nessa agenda de pesquisa que recoloca a questão racial como chave analítica para além da mera constatação descritiva dessa força de trabalho. Neste artigo, analisamos as implicações da composição social racializada dos entregadores de aplicativo no Brasil, na sua

1 SILVA, D. A. Juventude, gênero e processo de trabalho: a experiência dos cicloentregadores com as plataformas de delivery. 2025. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, São Paulo, 2025.

2 ALIANÇA BIKE. **Pesquisa de perfil de entregadores ciclistas de aplicativo.** São Paulo: Aliança Bike, 2019. MACHADO, S., ZANONI, A. P. (org.) **O trabalho controlado por plataformas digitais:** dimensões, perfis e direitos. Clínica Direito do Trabalho; UFPR, 2022. TOZI, F.; GIANASI, L. M. **Dirigindo para Uber:** resultados da pesquisa. Belo Horizonte: IGC, 2023.

3 BARROS, C. P. “Tá achando que nós é escravo? Tô fora!”: classificação, autonomia e trabalho platformizado no Brasil. **Tempo Social**, n. 37(2), p. 1-28, 2025. SANTOS, Eneida M. dos; CARELLI, Rodrigo de Lacerda. As plataformas digitais de transporte e o lugar do negro no mercado de trabalho: o racismo nas configurações institucionais do trabalho no Brasil do século XXI. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, n. 5, p. 1-37, 2022.

4 Cf. DAL ROSSO, S. et al. (org.). **Valor e exploração do trabalho:** capitalismo de plataforma e covid-19. Brasília: Pontes Editores, 2023. VIDIGAL, V. A classe plataformizada tem dois sexos: trabalho, algoritmização e resistência. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, n. 4, 2023. CAMINHAS, L. R. P. The politics of algorithmic rank systems in the Brazilian erotic webcam industry. **Porn Studies Journal**, v. 9, p. 1-18, 2022.

composição técnica (experiências cotidianas de trabalho no processo de trabalho) e na sua composição política (formas de ação coletiva e resistência).

Para tal, iniciamos este artigo reconstruindo o debate sobre como a questão racial é um elemento estruturante do capitalismo brasileiro, em especial para a economia de plataforma. Nele, apresentamos como a plataformação do trabalho se insere num contexto global de crise do capitalismo neoliberal que aprofunda a histórica divisão racial do trabalho, impõe retrocessos na regulação e condições de trabalho e, por consequência, intensifica os processos de exploração e expropriação de setores racializados da classe trabalhadora. Buscamos demonstrar como esse fenômeno global, ao chegar à realidade brasileira, encontra um mercado de trabalho historicamente marcado pela informalidade e marginalização de amplos setores racializados da classe trabalhadora e, com isso, aprofunda essas características. Argumentamos que é a partir da compreensão do contexto histórico-racial da formação da classe trabalhadora brasileira e da atual crise neoliberal que podemos compreender a expansão dos aplicativos de entrega de alimentos sustentada pela superexploração desses setores racializados.

Na segunda parte do artigo, apresentamos os resultados das nossas pesquisas etnográficas demonstrando como essa relação estrutural entre raça e o capitalismo de plataforma no Brasil se apresenta nas relações de exploração, expropriação e violência no cotidiano do trabalho de entrega por aplicativos. Apoiados na teoria marxista da composição de classe, buscamos compreender as implicações da composição social negra desses trabalhadores na sua formação de classe enquanto sujeitos políticos. Defendemos que a dimensão racial da composição social desses trabalhadores, junto à composição técnica desse regime de trabalho, é fundamental para a compreensão da auto-organização e resistência desses trabalhadores. Aqui, apresentamos como as violências da hierarquia racial são experienciadas por esses entregadores, ao mesmo tempo em que essa composição social se expressa nessas novas formas de luta. Com isso, argumentamos que a hierarquia racial está no centro das condições históricas e sociais para a emergência das plataformas de entrega e a reprodução de seu modelo de negócio, e que o conflito racial continua sendo central nas disputas políticas entre entregadores e plataformas e para os contornos desse conflito de classe.

Este artigo sistematiza nossas conclusões sobre a importância analítica da composição social negra dos entregadores. Em especial, nos baseamos na pesquisa etnográfica conduzida em Niterói e, pontualmente, em outras partes da região metropolitana do Rio de Janeiro, entre abril de 2020 e junho de 2022, em que a pesquisadora participou das paralisações nacionais de entregadores de aplicativo, conhecidas como *Breque dos APPs*, ocorridas nos dias 1º e 25 de julho de 2020, na cidade de Niterói e do Rio de Janeiro, respectivamente; da ida a Brasília, denominada como *Breque por Direitos*, atrelada à aprovação do Projeto de Lei n. 1.665; da greve de entregadores de aplicativo de Niterói, ocorrida no dia 15 de setembro de 2021; e também a campanha de solidariedade denominada inicialmente como “Ação Lado a Lado”, e posteriormente “Corre Solidário”, no município de Niterói, ao longo

dos anos de 2020 e 2021. Além disso, foi realizada etnografia em meio digital em grupos de motoboys e entregadores no WhatsApp e Telegram. Maiores detalhes sobre essa pesquisa etnográfica podem ser encontrados em Cunha (2023).⁵ Em menor medida, parte das nossas reflexões é fruto do quadro analítico desenvolvido na pesquisa etnográfica conduzida entre entregadores brasileiros em Londres, entre dezembro de 2019 e julho de 2024, em que o pesquisador passou a maior parte do tempo trabalhando como militante sindical no setor de entregas por aplicativos no sindicato IWGB Union.⁶

A relação estrutural entre raça e capitalismo de plataformas

Raça e classe no capitalismo de plataformas

CAPITALISMO E OPRESSÃO racial sempre estiveram profundamente entrelaçados. Uma longa tradição do marxismo negro, que floresceu a partir de 1930 e nos anos 1980, nos quais estão inseridos C. L. R. James, W.E.B. Du Bois, Eric Williams, Oliver Cromwell Cox, Stuart Hall, Walter Rodney, Angela Davis, Manning Marable, Barbara Fields, Robin D. G. Kelley, Cornel West, Clóvis Moura, Lélia Gonzalez, entre outros, estiveram na vanguarda da teoria crítica da raça, argumentando que o capitalismo está assentado em uma base estrutural de opressão racial.

Nancy Fraser apresenta em seu último livro *Capitalismo Canibal* (2024)⁷ uma perspectiva que dá continuidade a essa agenda histórica de pesquisas, contribuindo para a interpretação das formas modernas de expropriação da força de trabalho. Fraser argumenta que a expropriação do “outro” racializado constitui uma condição necessária para a exploração do trabalho dito livre, de modo que não se restringe apenas à fase de acumulação primitiva de capital, sendo parte de um processo confiscatório continuado. O que ocorre nesta fase do capitalismo neoliberal financeirizado é que há, segundo Fraser, uma expansão do modelo combinado de exploração e expropriação, que historicamente produziu uma divisão racial do trabalho e uma hierarquia entre “centro” e “periferia”.

A crise de 2008 é um ponto fundamental de inflexão para compreender o fenômeno denominado por Fraser como expansão do modelo combinado de exploração e expropriação da força de trabalho. As origens da tendência à *crise estrutural do capital* remontam ao período de 1968-1973 e se aprofundam definitivamente com a crise de 2008,⁸ demonstrando que as formas de alienações, estranhamentos e opressões no capitalismo encontraram terreno fértil

5 CUNHA, Vanessa Monteiro. **Escravidão moderna**: raça e classe no capitalismo de plataformas. 2023. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2023. 175 p.

6 MENDONCA, M.; WOODCOCK, J.; GROHMANN, R. Composição de classe e migração para entender o trabalho por plataformas: o caso dos entregadores brasileiros no Reino Unido. *Caderno CRH*, n. 35, 2022.

7 FRASER, N. **Capitalismo canibal**: como nosso sistema está devorando a nossa democracia, o cuidado e o planeta e o que podemos fazer a respeito disso. São Paulo: Autonomia Literária, 2024.

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

para se intensificar, incluindo seus desdobramentos, como a corrosão do trabalho.⁹ Não à toa, é justamente a partir da recessão global de 2008 que o capital se reorganiza, passando por um expressivo ascenso da tecnologia e dando origem à economia digital tal como a conhecemos hoje, com especial destaque à centralidade das chamadas *plataformas austeras* tais como Uber e iFood. Entre as diversas modalidades de plataformas, Srnicek define como plataformas austeras aquelas “que tentam reduzir ao mínimo os ativos dos quais são proprietárias e obter lucro mediante a maior redução de custos possível”.¹⁰ Nelas podemos identificar com mais nitidez os entrecruzamentos entre esta modalidade econômica capitalista e a racialização do trabalho contemporâneo.

A devastação das condições de trabalho está relacionada, segundo Antunes, com a tendência de um sistema cada vez mais autofágico, que faz da força de trabalho uma mercadoria com cada vez menos valor de uso, assim como ocorre com todas as mercadorias neste período de crise, mundialização do capital e financeirização.¹¹ É nesse sentido, muito resumidamente, que Antunes considera a destrutividade como normalidade do sistema capitalista contemporâneo, ao que nomeia como *sistema de metabolismo antissocial do capital*.¹²

Nesse sentido, a plataformação do trabalho e todas as demais modalidades de trabalhos precários, informais e intermitentes são uma marca desse período de crise sistêmica e estrutural do capitalismo de plataformas. A explosão do coronavírus, nesse contexto, radicaliza as características destrutivas do *sistema de metabolismo antissocial do capital*, que se distribui sobre o globo terrestre e no interior de cada país de maneira desigual, com marcadores de gênero, raça e classe. Assim, revelou-se o que pode ser chamado de *fronteiras de classe da pandemia*,¹³ separando trabalhadores racializados de trabalhadores brancos; imigrantes de nativos; protegidos e desprotegidos.

A crise estrutural do capital é fundamental para compreender, portanto, as relações entre o aprofundamento de uma divisão racial do trabalho histórica no mundo e o alastramento das condições precárias e degradantes de vida para amplos setores, muitos dos quais inserem-se na economia de plataformas para sobreviver. Ademais, importa também um estudo sobre as particularidades do trabalho platformizado e como o racismo é mobilizado nessa economia.

A socióloga norte-americana Tressie McMillan Cottom parte da premissa de que apesar de haver estudos empíricos sobre racismo na sociedade digital, carece a sociologia de um quadro teórico coeso para estudo da raça na sociedade mediada digitalmente.¹⁴ Cottom aponta que

9 ANTUNES, R. **Coronavírus**: o trabalho sob fogo cruzado. São Paulo: Boitempo, 2020.

10 SRNICEK, N. **Capitalismo de plataformas**. Buenos Aires: Caja Negra, 2018. p. 50 (tradução nossa).

11 ANTUNES, op. cit., 2020.

12 Ricardo Antunes parte do conceito de metabolismo social, existente em Marx e desenvolvido por István Mészáros, para o qual o sistema de metabolismo social do capital se constitui pelo tripé capital, trabalho assalariado e Estado. ANTUNES, op. cit., 2020.

13 BRAGA, R.; SANTOS, D. Os sentidos do uberismo: juventude e plataformação. In: SINGER, André; ARAUJO, Cicero; RUGITSKY, Fernando (org.). **O Brasil no inferno global**: capitalismo e democracia fora dos trilhos. São Paulo: FFLCH/USP, 2022. Disponível em: https://biblio.fflch.usp.br/Braga_R_3108703_OsSentidosDoUberismo.pdf. Acesso em: 7 abr. 2023.

14 COTTON, T. M. Where Platform Capitalism and Racial Capitalism Meet: The Sociology of Race and Racism in the Digital Society. **Sociology of Race and Ethnicity**, v. 6, n. 4, p. 441-449, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/1984-9222.2025.e101375>

uma das primeiras características para compreensão da economia política da raça, etnicidade e racismo sob o capitalismo de plataforma é o capital em rede que molda uma hierarquia racial global. Tal constatação se expressa quando pensamos na maneira como o trabalho das plataformas austeras eleva ao máximo os níveis de exploração da força de trabalho com baixa remuneração e sem direitos trabalhistas, apoiada pela divisão racial do trabalho, de modo que, mesmo em pontos diferentes do globo, são trabalhadores negros, indianos, latinos e imigrantes que ocupam tais funções. Tal como afirma a autora, trata-se de padrões globais de trabalho racializado facilitados e legitimados pelas tecnologias da internet.

A produção de hierarquia racial também pode ser vista, conforme assinala Sareeta Amrute, na maneira como no trabalho digital “a soberania é entendida como o modo como os trabalhadores são distribuídos de forma distinta ao redor do globo, enquanto corpos protegidos ou desprotegidos”.¹⁵ Assim, quando notamos os acidentes de trabalho como um traço recorrente do ramo de *delivery* mediado por plataformas digitais, há uma distribuição global de corpos desprotegidos, nos termos de Amrute.

Um outro aspecto para pensar economia política da raça, etnicidade e racismo, nos apoiando nas elaborações de Cottom, é o conceito que a autora denomina como privatização por ofuscação. As plataformas introduzem “camadas de opacidade”, de modo que os dados se tornam, na prática, inacessíveis. Esta é uma estratégia administrativa que responde a uma lógica vantajosa às empresas-aplicativo, blindando-as de apelos democráticos ao acesso e à equidade.

Portanto, seja pela extração dos dados – o que nos remete à noção de colonialismo de dados, o modo como os dados são extraídos e utilizados para apropriação da vida humana no capitalismo¹⁶ –, seja pela ofuscação como uma lógica, o que ocorre são mecanismos de privatização do acesso à informação, facilitando a perpetuação de desigualdades e a falta de mecanismos de controle sobre as empresas-aplicativo. Ou seja, o caráter obscuro do gerenciamento algorítmico refere-se não apenas à possibilidade de “mapear e transformar em dados administráveis a atividade da multidão de trabalhadores, de consumidores e das empresas”,¹⁷ mas também a possibilidade de não se responsabilizar pelos trabalhadores, tornando-se menos suscetível a pressões e fiscalizações, seja com relação aos direitos trabalhistas, seja no que se refere à prevenção e combate aos casos de preconceito e discriminação.¹⁸

[org/10.1177/2332649220949473](https://doi.org/10.1177/2332649220949473). Acesso em: 27 jan. 2021.

15 AMRUTE, S. Raça e classe no trabalho digital em olhar não eurocêntrico. In: GROHMANN, Rafael. **Os laboratórios do trabalho digital**: entrevistas. 1^a ed. São Paulo: Boitempo, 2021. p. 70.

16 COULDREY, N.; MEJIAS, U. A. **The costs of connection**: how data is colonizing human life and appropriating it for capitalism. Stanford: Stanford University Press, 2019.

17 ABÍLIO, L. C. et al. **Condições de trabalho em empresas de plataforma digital**: os entregadores por aplicativo durante a covid-19. São Paulo: REMIR, p. 583, 2020a.

18 MATEESCU, A.; NGUYEN, A. EXPLAINER: Algorithmic Management in the Workplace. **Data & Society Research Institute**. 2019. Disponível em: <https://datasociety.net/library/explainer-algorithmic-management-in-the-workplace/>. Acesso em: 1 ago. 2024.

Racialização da marginalidade no Brasil pós-abolição

NO PRESENTE TRABALHO com entregadores de aplicativo no Brasil, investigamos como a raça tem relação estrutural com a composição de classe dessa categoria, uma lacuna bibliográfica importante nos estudos desse campo na sociologia do trabalho. Os debates na vertente marxista sobre a intersecção entre raça e classe, também no caso brasileiro, não são, no entanto, novos. A relação estrutural entre raça e precarização do trabalho tem precedentes desde os anos 1930 na bibliografia brasileira, período em que surgiram as primeiras elaborações sobre o fenômeno que passaria a ser denominado, a partir dos anos 1970, informalidade.

Lélia Gonzalez, no final dos anos 1970, ao se referir sobre a situação de desemprego e precarização da juventude negra, apontava que o Brasil não deixa de ser uma espécie de modelo do desenvolvimento desigual e combinado dos processos históricos de acumulação do capital, por combinar uma economia dependente e neocolonial – até hoje baseada na exportação de *commodities* – que traz formas produtivas anteriores com a formação de uma massa racializada marginalizada dos processos hegemônicos.¹⁹

A partir de uma pesquisa organizada pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese), em 1999, publicada como *Mapa da população negra no mercado de trabalho*, Jacob Gorender analisa os efeitos do racismo na empregabilidade e renda da população negra. Gorender percebe que, apesar da participação da população negra na economia ser equivalente ao seu tamanho na população, os negros são os mais afetados pelo desemprego, estão desproporcionalmente mais presentes em trabalhos informais e domésticos, são menos escolarizados quando comparados com suas contrapartes brancas e recebem salários consideravelmente menores que não brancos, além de terem uma menor expectativa de vida.²⁰

As origens da marginalização do negro no mercado de trabalho, bem como elaborações preexistentes sobre a informalidade estrutural no Brasil, podem ser encontradas nos estudos da passagem do regime de escravidão para o trabalho dito livre na colônia. A população racializada foi, na transição entre a escravidão e o trabalho dito livre, segregada nas periferias – seja na periferia do capitalismo emergente como na periferia dos centros urbanos, construindo desde então um modo de sobrevivência pautado na “viração”, fora das relações de trabalho normatizadas.²¹ Nesse sentido, o racismo está na causa da informalidade, produzindo-a. A combinação das leis que criaram obstáculos no pós-abolição²² para o acesso ao trabalho livre para a maioria da população brasileira, combinada com a exclusão, desde o Estado, de negros

19 GONZALEZ, L. A juventude negra e a questão do desemprego. In: RIOS, Flávia et al. **Por um feminismo afro-latino americano**: ensaios, intervenções e diálogos. 1^a ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

20 GORENDER, J. **Brasil em preto e branco**: o passado escravista que não passou. São Paulo: Editora Senac, 2000.

21 MICK, J.; NOGUEIRA, J. C. Racismo e trabalho informal no Brasil: quando desigualdades estruturais se reforçam. In: MARQUES, Léa (org.). **Trajetórias da informalidade no Brasil contemporâneo**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2021.

22 Vide as Lei de Terras (1850), Lei do Ventre Livre (1871), Lei de Locação e Serviços (1879).

e negras à educação, empurraram essa parcela da sociedade para atividades de subsistência e mal remuneradas. No Brasil, a informalidade caminhou em paralelo à formalização da força de trabalho assalariada, indissociável da transição do trabalho escravo para as novas formas de contratação do trabalho livre assalariado.

A exclusão do negro do mercado de trabalho é também estudada por Clóvis Moura,²³ que parte de uma leitura sobre o imobilismo social como estratégia das classes dominantes para a manutenção da precariedade da população negra. Assim, mais do que uma reminiscência da escravidão, a discriminação do negro no mercado de trabalho é um fator estruturante deste, sendo a superexploração do negro uma marca fundacional do trabalho no Brasil. Essa discriminação foi amparada legalmente pela criminalização da vadiagem, ocorrida logo após a Proclamação da República. Essa lei foi fundamental para legitimar a perseguição a pessoas negras desempregadas, muitas vezes por conta do racismo dos empregadores, em sua maioria brancos.²⁴

O racismo, de fato, configurou as bases históricas que estruturam o trabalho informal e suas dinâmicas no Brasil. Hasenbalg,²⁵ porém, aponta que a discriminação racial não deve ser vista apenas como “resquício” da escravidão, uma vez que nas estruturas contemporâneas seus mecanismos de perpetuação são atualizados constantemente, de modo que não há motivos para concluir que o racismo estaria fadado à obsolescência com o desenvolvimento do modo de produção capitalista em suas novas formas.²⁶

Dessa maneira, os estudos contemporâneos sobre a precarização do trabalho e, particularmente, do trabalho plataformizado, em perspectiva racializada, são fundamentais para compreender as formas pelas quais o racismo segue sendo mobilizado para produzir desigualdades. Compreendemos o conceito de raça como um constructo ideológico que legitima hierarquias sociais e discriminações de caráter econômico,²⁷ portanto, é indispensável compreender as interligações entre raça e classe no fenômeno da precarização do trabalho, sendo ela parte constitutiva do modo de produção capitalista e da mercantilização do trabalho. No Brasil atual, a multidão de jovens negros submetidos ao desemprego, à espoliação de direitos trabalhistas e sociais, “em permanente trânsito entre a possibilidade de exclusão socioeconômica e o aprofundamento da exploração econômica”.²⁸

A precarização no Brasil, que já passava por um processo de aprofundamento desde a ofensiva neoliberal dos anos 1990, se colocou em outro patamar desde 2017. A alteração de marcos fundamentais da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) por meio da Reforma

23 MOURA, C. A história do trabalho no Brasil ainda não foi escrita (Entrevista concedida a José Carlos Ruy). *Revista Princípios*, p. 51-58, jun.-jul.-ago. 1995.

24 MOURA, C. *O negro no mercado de trabalho*. 2^a ed. São Paulo: Conselho de Participação e Desenvolvimento da Comunidade Negra do Estado de São Paulo, 1986.

25 GONZALEZ, L.; HASENBALG, C. *Lugar de negro*. 1^a ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2022.

26 GONZALEZ, op. cit., 2020, p. 187.

27 PICO, D. M. **Marxismo negro**: pensamento descolonizador do Caribe anglófono. Tradução: Eveline da Silva. São Paulo: Editora Dandara, 2024.

28 BRAGA, R. *A política do precariado*. São Paulo: Boitempo, 2012. p. 17.

Trabalhista, realizada sob o governo de Michel Temer, em 2017, e aprofundada sob o governo de Jair Bolsonaro, a partir de 2018, agudizou de maneira expressiva o quadro trabalhista no país, penalizando em especial a população negra e jovem. A informalidade, antes conhecida como exceção, agora se apresenta como regra, através do estabelecimento de novas regulações que eliminam direitos historicamente conquistados, criando a informalização por dentro do trabalho formal.²⁹ Entre as medidas da reforma trabalhista estão o trabalho intermitente, no qual o trabalhador passa a receber por hora de trabalho; a ampliação do contrato temporário, expondo o trabalhador a formas laborais mais instáveis; o distrato de trabalho, que permite o rompimento do contrato trabalhista de maneira unilateral pelo empregador; entre outras.

A expansão do fenômeno da plataformação do trabalho no Brasil está diretamente relacionada aos efeitos no mercado de trabalho dos novos parâmetros estabelecidos pela Reforma Trabalhista, consolidando um trabalhador desprovido de direitos e garantias, subordinado e disponível para o trabalho.³⁰ Tal realidade se aprofundou ainda mais com a chegada da pandemia da covid-19.

Expansão da plataformação do trabalho sobre a juventude negra e periférica

A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO, que já vinha em dinâmica de crescimento no Brasil, encontra um ambiente ideal para sua expansão com a crise social instalada a partir da pandemia da covid-19 no país. Em 2019, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), 3,8 milhões de brasileiros tinham sua principal fonte de renda advinda de aplicativos de serviços, como Uber, 99, iFood e Rappi, motivo pelo qual foram considerados, somados, como “o maior empregador do país”.³¹ Este número representava apenas 17% dos 23,8 milhões de trabalhadores que obtêm algum rendimento por meio do trabalho por aplicativo no Brasil, segundo a mesma pesquisa.

O crescimento da participação de trabalhadores uberizados na composição da força de trabalho no Brasil a partir da pandemia foi perceptível nas ruas, com o aumento dos entregadores plataformaizados a olhos vistos. Em um contexto de agravamento das desigualdades, a perda repentina de postos de trabalho por milhões de pessoas (sobretudo aqueles que ocupavam postos com vínculos empregatícios mais frágeis), queda no rendimento, aumento da pobreza e da fome, o trabalho plataformaizado se demonstrou como uma alternativa quase “virtuosa”.³²

29 ABÍLIO, op. cit., 2020a.

30 Ibidem.

31 ESTADÃO. Apps como Uber e iFood se tornam “maior empregador” do Brasil. **Exame**, 2019. Disponível em: <https://exame.com/economia/apps-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-pessoas/>. Acesso em: 1 ago. 2024.

32 ANTUNES, op. cit., 2020.

Entre essa massa de trabalhadores empregados por meio da plataforma digital, há significativas diferenças entre as categorias, seja em perfil etário ou trajetórias ocupacionais.³³ No caso dos entregadores, trata-se de uma profissão que passou por um processo de migração forçada para o trabalho plataformizado,³⁴ alterando seus modos de remuneração, motivações subjetivas, organização do trabalho, entre outros aspectos.³⁵ O setor de entregadores motofretistas cresceu vertiginosamente nos últimos anos, sendo que uma das principais empresas do ramo registrou um pico de 300% de crescimento no número de cadastros de entregadores na plataforma. No iFood, o número de entregadores aumentou em 23 mil em apenas um mês, entre fevereiro e março de 2020.³⁶

Porém, o crescimento veio acompanhado de uma desvalorização do trabalho no setor.³⁷ De acordo com o relatório da Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista,³⁸ em pesquisa realizada a partir de 252 questionários online aplicados entre ciclistas e motoboys de 26 cidades do país, a maioria dos entrevistados (58,9%) relatou queda remuneratória durante a pandemia. Por outro lado, verificou-se o aumento da jornada de trabalho, com diminuição do percentual de trabalhadores que cumpriam até 8 horas de trabalho diário por meio do aplicativo, e crescimento na quantidade de horas trabalhadas entre o percentual de trabalhadores que cumpriam entre 9 e 12 horas de trabalho por dia.³⁹

No segundo trimestre de 2022, o IPEA divulgou importantes dados⁴⁰ sobre o perfil da *Gig Economy*⁴¹ no setor de transportes no Brasil, fornecendo um panorama comparativo atualizado do período entre 2016 e o quarto trimestre de 2021.⁴² Apesar de conter limitações, como a impossibilidade de segmentação de profissionais que trabalham por meio de plataformas digitais, podemos identificar tendências no trabalho dos entregadores no período anterior, durante e pós-pandemia no Brasil. De acordo com os dados da Nota de Conjuntura nº 5, da Carta de Conjuntura nº 53 do IPEA, no quarto trimestre de 2021, aproximadamente 1,5 milhão de pessoas estavam trabalhando na *Gig Economy* no setor de transportes, englobando motoristas de

33 BRAGA; SANTOS, op. cit.

34 ABÍLIO, L. C. Uberização: fazer empreendedorismo para autogestão de subordinados. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em: 1 ago. 2024.

35 ABÍLIO, op. cit., 2020a.

36 SALOMÃO, K. iFood e Rappi: mais entregadores (e mais cobrança por apoio) na pandemia. **Exame**, 2020. Disponível em: <https://exame.com/negocios/coronavirus-leva-mais-entregadores-e-gorjetas-aos-apps-de-delivery/>. Acesso em: 16 maio 2023.

37 RODRIGUES, N. L. P. R.; MOREIRA, A. S.; LUCCA, S. R. O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 37, n. 11, e00246620, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X00246620>. Acesso em: 7 abr. 2023.

38 ABÍLIO, op. cit., 2020a.

39 Ibidem.

40 A base de dados utilizada para a pesquisa foi a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo o IPEA, trata-se da melhor fonte de informação para o acompanhamento do setor no país.

41 A pesquisa comprehende como *Gig Economy* no setor de transporte como “trabalhadores no regime de conta própria em ocupações equivalentes a condutores de motocicletas, automóveis, táxis, caminhonetes ou de veículos acionados a pedal ou a braços, e em atividades de transporte rodoviário de passageiros de carga ou de malotes e de entrega” (IPEA, **Carta de Conjuntura** n. 55, nota n. 14, 2022. p. 3).

42 Tal pesquisa dá continuidade à Nota de Conjuntura n. 5, da Carta de Conjuntura n. 53, publicada no último trimestre de 2021.

passageiros, mototaxistas, entregadores de mercadorias por moto e outros meios de transporte.⁴³ Especificamente entre os trabalhadores que realizam transporte e entregas de mercadorias em regime considerado autônomo, houve importante expansão, passando de 30 mil trabalhadores no setor, em 2016, para 278 mil no segundo trimestre de 2021, uma expansão de 979,8%. Já na Nota de Conjuntura nº 14, da Carta de Conjuntura nº 55 do IPEA, a tendência de expansão do setor de manteve, sendo que os entregadores de mercadoria via moto somaram 322.799 pessoas e os entregadores de mercadoria via outros meios de transporte totalizaram 55.457 trabalhadores, resultando um total de 378.256 entregadores de mercadoria, aproximadamente 100 mil trabalhadores a mais no ramo de acordo com o levantamento anterior.

A pesquisa aponta uma explosão do número de entregadores de mercadorias via moto, que passou de 25 mil, no início de 2016, para 322 mil no quarto trimestre de 2021. Infelizmente, a pesquisa não se atém detalhadamente aos entregadores ciclistas, o que valeria a pena dadas as especificidades da categoria, sendo ela a mais precária, jovem e negra⁴⁴ do ramo de entregas por aplicativo. Ainda assim, o IPEA também aponta crescimento gradual desse setor, sobretudo a partir da pandemia em diante. Assim, até meados de 2019, a categoria “outros entregadores”, que inclui aqueles que utilizam bicicleta e automóvel ou caminhonete, representava menos de 1% na *Gig Economy*, passando para 3,6% no quarto trimestre de 2021. A permanência de certas tendências impulsionadas no período da pandemia aos anos posteriores demonstra, como argumentado no ponto sobre a desigualdade racial no mercado de trabalho no Brasil a partir da pandemia, que os trabalhadores negros, periféricos e precarizados tendem a sofrer com mais obstáculos para retomar postos de trabalhos perdidos ou recuperar uma condição econômica perdida em um período de crise econômica e social.

Corroborando o que já havia sido demonstrado no perfil dos entregadores ciclistas por aplicativo⁴⁵ e em diversas pesquisas qualitativas e quantitativas de menor dimensão,⁴⁶ o IPEA reafirma um perfil majoritariamente de homens, negros e jovens no ramo de entregas na economia de plataforma. Os dados da Aliança Bike, de 2019, em pesquisa realizada apenas com cicloentregadores de São Paulo, apontam uma idade média de 24 anos, sendo 71% negros, 99% homens e moradores das periferias.⁴⁷ Segundo a pesquisa da Ação Cidadania com entregadores de São Paulo e Rio de Janeiro, apontou-se que 93,9% dos entregadores são homens, menores de 29 anos (60,2%) e negros (67,4%).⁴⁸ Em survey conduzido por Calil e Picanço, 68% dos entregadores são negros, 40% têm até 29 anos com participação

43 IPEA. Painel da *Gig Economy* no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. **Carta de Conjuntura**, n. 55 - Nota de Conjuntura n. 14 - 2º trim. 2022. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf. Acesso em: 16 maio 2023.

44 ABÍLIO et al., op. cit., 2020a.

45 ALIANÇA BIKE, op. cit.

46 ABÍLIO, L. Uberização e juventude periférica: desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos Estudos Cebrap**, n. 39 (3), 2020a. DUARTE, L. R. O uso corporativo da cidade [manuscrito]: as empresas de delivery e a uberização do trabalho em Belo Horizonte (MG). 2024. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências da UFMG, Belo Horizonte, 2024. MACHADO, ZANONI, op. cit., 2022. TOZI, GIANASI, op. cit., 2023.

47 ALIANÇA BIKE, op. cit.

48 ALIANÇA BIKE, op. cit.

quase total de pessoas do sexo masculino (97%).⁴⁹ Na Nota de Conjuntura nº 5, da Carta de Conjuntura nº 53 do IPEA, entre entregadores com motocicletas, há uma predominância de 94,1% de homens, sendo destes aproximadamente 57% pretos e pardos e 76,7% com menos de 40 anos. A composição majoritariamente jovem dessa força de trabalho se destaca quando notamos o percentual de 45% de pessoas entre 20 e 29 anos atuando como entregadores de mercadorias via motocicleta. Já com relação à escolaridade, são 5,6% do grupo de entregadores de mercadorias via motocicleta com ensino superior completo, um número bastante abaixo do percentual para o total de ocupados no país, de 22%.⁵⁰

Por fim, consideramos de fundamental importância notar os dados do setor de mototaxistas, apresentados nesse mesmo relatório pelo IPEA. Conforme previsto em pesquisa anterior,⁵¹ a uberização se expandiu para o setor de mototáxi, tema que tem sido alvo de intensas disputas. Tal profissão, abundante no cenário periférico, carrega consigo distinções de raça e escolaridade marcantes entre os demais setores da economia de plataforma, atestando a racialização das funções onde prima a precarização do trabalho e das suas formas de contratação. Segundo o IPEA, este foi o único subgrupo com rendimentos abaixo do salário mínimo, permanecendo praticamente inalterado no período entre 2016 e o quarto trimestre de 2021, quando registrou rendimento mensal de cerca de R\$ 900,00. Com relação à raça, também foi notada pelo IPEA uma assimetria no subgrupo com relação aos demais, composto por 73,8% de pretos e pardos. No que tange à escolaridade, o setor também se destaca, possuindo o menor grau de instrução, com apenas 2,1% de pessoas com ensino superior completo e 60,1% não tendo concluído o ensino médio.

A importância da composição social para a entender a composição de classe

ANTES DE PASSARMOS para a análise das expressões de resistência política dos entregadores, apresentamos brevemente a teoria da composição de classe como um arcabouço analítico profícuo para a compreensão da subjetividade política da classe trabalhadora. A proposta da teoria da composição de classe está atrelada ao método da enquete operária, inaugurado por Marx em 1880, com o intuito de conectar conhecimento proletário e política proletária, partindo do conhecimento e experiências dos próprios trabalhadores sobre suas condições

49 CALLIL, V.; PICANÇO, M. Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. São Paulo, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap). 2023.

50 IPEA. A *Gig Economy* no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. **Carta de Conjuntura**, n. 53 - Nota de Conjuntura n. 5 - 4º trim. 2021. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf. Acesso em: 16 maio 2023.

51 CUNHA, Vanessa Monteiro. **Escravidão moderna: raça e classe no capitalismo de plataformas**. 2023. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2023. 175 p.

e necessidades.⁵² Conforme apontam Mendonça, Woodcock e Grohmann,⁵³ o projeto da enquete operária foi retomado por várias vertentes marxistas ao longo da história, como a tendência Johnson-Forest,⁵⁴ “Socialismo ou Barbárie” e os “Operaístas Italianos”, sendo estes últimos os responsáveis pelo primeiro desenvolvimento da composição de classe como uma teoria. Para Mario Tronti,⁵⁵ a luta da classe trabalhadora tem primazia na história do desenvolvimento capitalista, ou, dito de outra forma, é necessário centrar a análise histórica do capitalismo em primeiro lugar nas dinâmicas de formação e lutas das classes e não no capital.⁵⁶

Com esta reinterpretação da crítica da economia política de Marx, o operaísmo colocou a enquete operária como uma investigação sobre a composição da classe trabalhadora,⁵⁷ o que implica em compreendê-la de conjunto como corpo histórico, que não pode ser reduzida à sua relação com os meios de produção. A teoria tradicional operaísta da composição de classe defende que esta é composta por uma *composição técnica*, relativa à organização material específica da força de trabalho tal como o uso de tecnologia e forças produtivas, regimes de gerenciamento e distribuição do trabalho, processos mecânicos ou digitais de produção, entre outras do processo de trabalho; e uma composição política, que se refere à auto-organização da classe trabalhadora, suas táticas de resistência e forma de organização. A partir dessa perspectiva, a revista *Notes From Below*⁵⁸ propõe uma atualização da teoria operaísta propondo uma terceira categoria, a *composição social*, com o intuito de contemplar a reprodução social como parte das atividades sem as quais a classe trabalhadora como força de trabalho não é capaz de existir. Ao combinar a composição técnica com a composição social para podermos propriamente compreender a *composição política* dos diversos setores da classe trabalhadora, expande-se essa agenda de pesquisa sobre a subjetividade desses setores abarcando fatores como: onde vivem os trabalhadores, suas condições de moradia e reprodução social, a divisão de gênero do trabalho, seus padrões de migração e mobilidade, suas hierarquias raciais, entre outras dimensões importantes na formação da classe trabalhadora enquanto tal numa sociedade de classes capitalista.

52 HAIDER, A.; MOHANDESI, S. Enquete operária: uma genealogia (1). **Passa Palavra**, 2020. Disponível em: <https://passapalavra.info/2020/02/129797/>. Acesso em: 8 maio 2023.

53 MENDONCA; WOODCOCK; GROHMANN, op. cit., 2022.

54 A tendência Johnson-Forest foi assim nomeada recebendo o pseudônimo de seus dois principais teóricos, C.L.R. James (J.R. Johnson) e Raya Dunayevskaya (Freddie Forest). A tendência surge pela primeira vez em 1941 como uma corrente dentro do partido trotskista Worker's Party. Posteriormente, a tendência Johnson-Forest rompe com os trotskistas em polêmica sobre a necessidade de auto-organização negra e fundam, em 1951, o jornal *Correspondence*. Essa história é desenvolvida por Asad Haider em série traduzida pelo Passa Palavra sobre a genealogia da enquete operária. Disponível em: <https://passapalavra.info/2020/02/129857/>. Acesso em: 16 maio 2023.

55 HAIDER, A.; MOHANDESI, S. Enquete operária: uma genealogia (9). **Passa Palavra**, 2020. Disponível em: <https://passapalavra.info/2020/04/130748/>. Acesso em: 8 maio 2023.

56 MENDONCA; WOODCOCK; GROHMANN, op. cit.

57 HAIDER; MOHANDESI, op. cit.

58 NOTES FROM BELOW. The workers' inquiry and social composition. **Notes from Below**, 2018. Disponível em: <https://notesfrombelow.org/article/workers-inquiry-and-social-composition>. Acesso em: 1 ago. 2024.

A luta contra a “escravidão moderna”: antirracismo e composição política dos entregadores de aplicativo

CONFORME JÁ DEMONSTRADO, a indústria de entrega por plataformas no Brasil se sustenta pela incorporação da juventude negra periférica em um momento de crise do capitalismo global. A existência dessa massa de trabalhadores marginalizados, como apontado por Lélia Gonzalez,⁵⁹ não apenas criou as condições para a emergência e expansão das plataformas de entrega como também possibilitou o seu atual modelo de negócio notável pelo alto índice de precariedade e violência. Essa incorporação também se apropriou no seu processo de trabalho das práticas e dos modos de viver da “viração”, aspecto histórico central da realidade social desses trabalhadores.⁶⁰ Sendo assim, a própria composição técnica desses trabalhadores, ou seja, sua constituição no processo de trabalho, está diretamente relacionada com a sua composição social. Como consequência, as experiências no processo de trabalho são marcadas pela sua realidade como trabalhador negro. As implicações disso são concretas e perceptíveis pelos próprios trabalhadores no seu cotidiano de trabalho.

Para entender essa relação de trabalho, destacamos o racismo como o operador social central na hierarquização dos humanos pela desumanização e objetificação de certos grupos que se tornam ainda mais vulneráveis e descartáveis. É justamente o racismo que opera a naturalização do sofrimento do trabalho do povo negro, nesse caso, das longuíssimas jornadas de trabalho, muito além do permitido em lei, da baixa remuneração, muitas vezes inferior à hora do salário mínimo, da explosão de casos de acidentes e fatalidades de trânsito com motociclistas,⁶¹ e das variadas formas de violências a que eles estão sujeitos na rua. Ao longo de nossa pesquisa, identificamos quatro origens de casos explícitos de racismo que marcam a experiência de trabalho desses entregadores: a) o racismo por parte das plataformas e suas configurações algorítmicas e gerenciais; b) casos de racismo por parte de clientes; c) casos de racismo por parte dos estabelecimentos; d) do racismo por parte do Estado. Em todos eles, a omissão e falta de responsabilização das empresas são notáveis. São frequentes os casos e relatos de tratamento diferenciado, olhares de desprezo e julgamento, tratamento desumanizado e vexatório, xingamentos racistas, perseguição de seguranças e policiais, e até violência e agressões físicas (para uma descrição detalhada desses casos, ver relatos etnográficos na dissertação *Escravidão moderna: raça e classe no capitalismo de plataformas*).⁶²

O pensamento de Ricardo Antunes e o conceito de *escravidão moderna* tiveram influência sobre parte da vanguarda do Breque dos APPs, haja vista a quantidade importante de debates,

59 GONZALEZ, op. cit.

60 ABÍLIO, op. cit., 2020a. Idem. **Sem maquiagem**: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos. São Paulo: Boitempo, 2014.

61 RIBEIRO, P. V. MOTOCICLISTAS são 70% dos internados no Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas, diz médica na CPI dos Aplicativos. **The Intercept Brasil**, 2022. Disponível em: <https://www.intercept.com.br/2022/12/12/entregadores-de-apps-sao-70-dos-internados-no-instituto-de-ortopedia-e-traumatologia-do-hospital-das-clinicas-diz-medica/>. Acesso em: 16 maio 2023.

62 CUNHA, op. cit.

sobretudo *online*, ocorridos entre Antunes e entregadores entre 2020 e 2021. Além disso, é notável entre os entregadores o uso recorrente do termo “escravidão” e variáveis do tipo para se referirem ao trabalho por meio do aplicativo.⁶³ Não seria possível mensurar sobre a categoria a influência direta do conceito de “escravidão moderna”, por isso, fizemos um levantamento com o intuito de investigar qual sentido é atribuído na narrativa desses entregadores à ideia de escravidão e sua relação com o trabalho por meio da plataforma digital.

Um dos sentidos atribuídos por entregadores à ideia de escravidão ou escravidão moderna, em convergência com a definição de Ricardo Antunes, é aquele que identifica no modelo de trabalho por aplicativo uma superexploração do trabalhador, conforme nos relatou um entregador e importante influenciador digital, cujo canal é focado em motociclismo e aplicativos de entregas:

Há 4 anos, alguns aplicativos chegavam a pagar 4,50 por km rodado. No decorrer do tempo o reajuste deles foi ao contrário. Eles foram diminuindo os valores. Hoje em dia tem APP que paga 50 centavos por km. É assim que eles colocaram a gente nessa escravidão moderna que a gente tá tentando sair (conversa em set. 2020).

Utilizamos também o método de busca pelo termo “escravizado” e suas variações em um grupo de Telegram⁶⁴ com motoboys e entregadores, com em torno de quatro mil participantes ao todo. Apenas entre janeiro de 2020 e janeiro de 2021, havia 453 menções. Destacamos as falas que identificam também que a causa das baixas taxas e jornadas extenuantes de trabalho é a manutenção do lucro das empresas-aplicativo, e enriquecimento dos empresários em detrimento dos trabalhadores:

Essa vida de entregador... é pior do que ser escravo na escravidão... Fé em Deus... pessoal... muito triste ver os irmãos sofrendo tanto assim com esse tal de aplicativo. Logo vou sair dessa vida de aplicativo... aí sim... app só vai ser esporte para mim... porque hoje... app para mim é *escravidão* demais (grifos nossos, postagem em nov. 2021).

Acompanha a noção de escravidão associada à superexploração a ideia de dependência do trabalhador com relação ao aplicativo, pois não há autonomia real, seja pela necessidade material dos trabalhadores, seja pelos mecanismos de punição e controle do aplicativo. Conforme expressou o entregador de Curitiba, conhecido como “Véio”, na Audiência Pública pela aprovação do PL n. 1.665 em Brasília:

Antigamente não tinha plataforma digital, a gente trabalhava diretamente com empresário [...] hoje essas plataformas digitais que estão aqui no Brasil... eu falo da *escravidão on-line*. Uma palavra que eu criei é a *escravidão on-line*, por quê? Se a pessoa não fica online ela não pega entrega, se ela ficar on-line e recusar a entrega por valor ela também não pega mais entrega (grifos nossos, set. 2020).

63 BARROS, op. cit., 2025.

64 O referido grupo, de acesso fechado, foi criado por um entregador e também influenciador digital da categoria. A pesquisadora foi adicionada ao grupo por este entregador.

A constante circulação de mensagens entre entregadores em grupos de redes sociais cria importante comunidades e infraestruturas para a ação coletiva.⁶⁵ As denúncias de abusos, incluindo de experiências de racismo nas quatro dimensões descritas acima, muitas vezes operam como catalisadores para ação coletiva e informam seu conteúdo reivindicativo. Casos de escrachos e buzinações em frente a estabelecimentos comerciais e clientes acusados de racismo e maus-tratos a entregadores são amplamente registrados pela mídia e outros trabalhos acadêmicos.⁶⁶ Por sua vez, essas ações coletivas antirracistas fortalecem os vínculos comunitários entre os entregadores, criam uma normalização de repertórios de ações reivindicativas na categoria e reforçam um sentimento coletivo de que certos abusos não podem ser tolerados sem resistência explícita coletiva. Um fenômeno muito semelhante se observa no caso de entregadores brasileiros no exterior. Suas experiências de trabalho, atravessadas pela sua composição social racializada, criam dinâmicas de resistência coletiva contra restaurantes e clientes racistas e xenfóbicos. Nossa pesquisa destaca o papel fundamental de manifestações, boicotes e buzinações auto-organizados por esses entregadores para fortalecimento das redes coletivas de apoio mútuo e histórico de lutas da categoria.⁶⁷

A composição social racializada desses trabalhadores, seja como trabalhadores negros e periféricos no Brasil ou como trabalhadores brasileiros imigrantes no Reino Unido, é fundamental para a criação dessas redes de solidariedade e ajuda mútua. No primeiro caso, grupos de WhatsApp e Facebook fomentam a cooperação mútua contra batidas policiais e de trânsito, dicas de trabalho, troca de serviços e equipamentos, arrecadação de alimentos ou vaquinhas para motoboys acidentados etc. Prática já generalizada nas favelas e periferias do país e alargada durante a crise da covid-19. No caso britânico, de forma muito semelhante, essas redes de solidariedade são fontes fundamentais no apoio do processo migratório, inserção no trabalho de entrega por plataforma, proteção contra ataques xenofóbicos e forças policiais (de trânsito, ostensivas ou migratórias), compartilhamento de informações e ajuda mútua.

De modo similar, a composição social desses trabalhadores permite que suas redes de comunicação fortaleçam redes transnacionais de ação coletiva. Ainda que de forma tímida e baseadas em conexões pessoais, presenciamos ligações, trocas de mensagens e circulação de conteúdo digital entre entregadores no Brasil e entregadores brasileiros no Reino Unido ao longo dos anos de 2019 e 2024. Alguns dos métodos empregados no movimento do Breque dos APPs foram frutos desses intercâmbios com processos de mobilização anteriores.

No primeiro Breque dos APPs, em Niterói,⁶⁸ foram feitas bandeiras improvisadas que os entregadores carregaram em suas motos e bicicletas ao longo da paralisação. As bandeiras,

65 GROHMAN, R.; MENDONÇA, M.; WOODCOCK, J. Communication and Work From Below: The Role of Communication in Organizing Delivery Platform Workers. *International Journal of Communication*, 17, 3919-3973, 2023. MAFFIE, M. D. The role of digital communities in organizing gig workers. *Industrial Relations*, n. 59(1), p. 123-149, 2020.

66 DUARTE, op. cit., p. 144-46, 2024.

67 GROHMAN, MENDONÇA, WOODCOCK, op. cit.

68 Ocorrido no dia 1º de julho de 2020, no município de Niterói, com concentração na região central, em frente às barcas.

todas elaboradas por eles, além das três reivindicações prioritárias do “breque”, continham demandas como “somos importantes”, “não somos números, somos vidas” e o símbolo “APP” com um “X” em cima, sinalizando contra os aplicativos. Já no segundo Breque dos APPs, ocorrido no dia 25 de julho de 2020, os entregadores de Niterói se concentraram junto aos entregadores do Rio de Janeiro, na Candelária, levantando a faixa “pelo fim da escravidão moderna”.

Essas demandas, compreendidas aqui como implícitas, expressam características distintas das reivindicações unitárias em dois aspectos: uma parte delas sinaliza para demandas mais amplas, colocando em questionamento o próprio modelo de trabalho via aplicativo, e não apenas buscando melhorias no marco do próprio trabalho por meio da plataforma digital. Outras demandas implícitas ao “breque” em Niterói tiveram caráter de reconhecimento, como “somos importantes” e “não somos números, somos vidas”, demonstrando a existência de necessidades ligadas à visibilidade, reconhecimento e valorização do entregador.

Uma chave interpretativa para essas aparentemente distintas demandas dos entregadores está na obra de Nancy Fraser (2006). Nela, a autora defende a necessidade de superar a aparente dicotomia entre reivindicações econômicas de distribuição e reivindicações de reconhecimento. Segundo Fraser, de fato há ambiguidades quando observamos os “remédios” para cada um desses problemas. Se, por um lado, as políticas de redistribuição pressupõem a supressão das diferenças em prol de uma unidade enquanto classe social, por outro, as políticas de reconhecimento pressupõem a afirmação da diferença, mesmo no seio de uma mesma classe. No caso dos entregadores de aplicativo, avaliamos que suas demandas expressam a combinação entre o que Fraser denomina como reivindicações econômicas de distribuição e reivindicações de reconhecimento, através das quais as necessidades de visibilidade e reconhecimento desses trabalhadores são indissociáveis de suas reivindicações econômicas por melhor remuneração.

As mudanças no mundo do trabalho engendram em si novas formas de organização e resistência por parte dos trabalhadores. O Breque dos APPs, nesse sentido, aponta para a possibilidade de organização dos trabalhadores uberizados no Brasil. Porém, assim como não há “classe trabalhadora” como um ente universal e a-histórico, não é possível pensar uma única forma de organização dos trabalhadores de entrega por aplicativo, dado que o conjunto de aspectos que formam a composição social daqueles sujeitos influenciará também sua composição política. É possível identificar uma série de características na forma de luta, bem como escolhas estéticas tomadas ao longo da paralisação dos entregadores, que se ligam a uma parcela da classe trabalhadora que no Brasil é negra e periférica. Um recurso muito utilizado na organização do breque foram os vídeos, muitos deles gravados por entregadores em seus próprios celulares. Um dos principais responsáveis pela montagem, divulgação e viralização desses vídeos foi o canal Treta no Trampo. Em entrevista concedida à revista *Cinética*,⁶⁹ eles explicam como os vídeos são “compostos a partir de materiais filmicos enviados

69 MIGUEZ, F.; GUIMARÃES, V. “A diferença na forma é um termômetro da luta” – Entrevista com militantes do

por trabalhadores – motoqueiros e ciclistas – de vários cantos do país”. Por outro lado, há também o momento da montagem, que conta com certo tipo de “cineasta militante”, ainda que intencionalmente anonimizado, servindo como estímulo à auto-organização dos trabalhadores. Nesse sentido, trato aqui sobre as escolhas estéticas que foram tomadas, tendo em vista a composição desse contingente de trabalhadores precarizados.

Uma dessas escolhas foi com relação às músicas utilizadas pelo Treta no Trampo ao longo do processo de mobilização. Conforme eles relatam:

Quanto às músicas, é verdade que além do rap tiveram alguns funks e um samba do Bezerra da Silva. Mas o rap é importante, e especialmente o rap dos anos 90, porque foi uma das expressões mais bem elaboradas e politizadas da experiência da guerra social urbana. As referências à guerra estão presentes no discurso dos motoboys toda hora.⁷⁰

Em Niterói, uma das músicas que mais circulou nos grupos, estando presente em todas as paralisações, foi a música *O iFood tá de Sacanagem*, uma paródia feita por Marcos André do funk *Tô Voando Alto*, de MC Poze.

A partir desta análise, fica evidente como a composição política dos entregadores de aplicativo no Brasil não se relaciona apenas com sua composição técnica, mas também com sua composição social. A luta dos entregadores não é apenas um levante de “trabalhadores”, em abstrato, por melhores condições de trabalho e remuneração contra o “capital”, também em abstrato. Trata-se de um levante de um setor social, de trabalhadores negros, contra o longo processo histórico de exploração e expoliação do capitalismo racial que tem avançado na mercantilização do trabalho e da vida dessa população. Portanto, as greves são, em sua natureza histórica e social, parte da história de lutas antirracistas do povo negro trabalhador no Brasil.

Conclusão

O INTUITO DESTA PESQUISA foi demonstrar como a raça constitui a composição de classe dos entregadores de aplicativo no Brasil, um elemento que não deve ser secundarizado à mera constatação descritiva dessa força de trabalho. Para tal, nos baseamos em trabalho de campo realizado com entregadores através de observação participante. Argumentamos que racismo estrutural⁷¹ e capitalismo de plataformas⁷² se encontram nas formas de exploração e espoliação da força de trabalho contemporânea. Esse fenômeno se desdobra do processo histórico de formação da classe trabalhadora brasileira e na expansão da sociedade capitalista em bases raciais no país, tendo o legado da escravidão, a violência e o genocídio em sua espinha dorsal. A subordinação racial é funcional para o modo de produção capitalista, entre outros fatores,

canal Treta no Trampo. **Cinética**: Cinema e Crítica, 17 set. 2020. Disponível em: <http://revistacinetica.com.br/nova/entrevista-com-treta-no-trampo/>.

70 Ibidem.

71 ALMEIDA, S. **Racismo estrutural**. São Paulo: Pólen, 2019.

72 SRNICEK, N. **Capitalismo de plataformas**. Buenos Aires: Caja Negra, 2018.

pois informa processos de acumulação e de concorrência entre trabalhadores, reproduzindo modos de diferenciação e hierarquização. Desta forma, torna-se possível a constante reposição do exército industrial de reserva, fundamental para o modelo de negócio de plataforma, que regula o capital e rebaixa o valor da força de trabalho. Soma-se a isso a base racial para a desumanização característica do capitalismo.

Tais traços do capitalismo se combinam com a constituição do capitalismo de plataformas, forma pela qual o capitalismo se reorganizou para conseguir novas maneiras de acumular capital perante as crises econômicas recentes, com destaque para a grande recessão de 2008. Não à toa, Ricardo Antunes já afirmava que, na era digital, há uma ampliação de formas de exploração que recordam a fase de acumulação primitiva do capital, fazendo assim um paralelo entre o trabalho plataformizado e a escravidão, ao que ele chama de *escravidão digital*.⁷³

A *escravidão digital*, reconhecida pelos trabalhadores e pesquisadores da plataformação do trabalho, encontrou terreno fértil para sua expansão no Sul Global. No Brasil, assim como na América Latina, o trabalho informal tem forte presença desde a transição do trabalho escravo para o trabalho livre assalariado, processo indissociável do racismo, que produziu novas formas de desigualdade entre negros e brancos.⁷⁴ Desde a crise de 2007-2008, a precarização – constitutiva do modo de produção capitalista e acentuada nos países periféricos – se expande e amplia as desigualdades raciais. Com a chegada da pandemia, a tendência à precarização atingiu sobretudo aqueles que já possuíam vínculos trabalhistas frágeis em um contexto de miserabilidade; e a volta do Brasil para o mapa da fome. A população negra encontra-se na maior parcela dessa multidão de desempregados e desalentados, sendo também a principal vítima da crise sanitária, assim como da violência de Estado.

Demonstramos no trabalho de campo com entregadores de Niterói que são inúmeros os dispositivos raciais quando se trata da composição de classe do entregador. Do ponto de vista da composição técnica, falamos de um setor que, assim como nas experiências compartilhadas neste trabalho, muitas vezes vem de um histórico de trabalhos informais e precários. Uma vez trabalhando para a empresa-aplicativo, esses trabalhadores se depararam com o ônus do autogerenciamento subordinado,⁷⁵ que se torna evidente à medida que o trabalhador percebe os mecanismos despóticos de controle, a superexploração do trabalho e, principalmente, quando se vê enquanto um corpo descartável em caso de acidente. Nesse trabalho, os acidentes com entregadores de aplicativo não são compreendidos como uma contingência ou eventualidade, mas como parte constituinte de sua composição técnica, relacionando-se com a noção de necropolítica.⁷⁶ Seja por meios públicos ou privados, há uma gestão soberana capaz de decidir quais corpos importam ou não numa administração da morte.

73 ANTUNES, op. cit., 2018.

74 MICK; NOGUEIRA, op. cit., 2021.

75 ABÍLIO, op. cit., 2024.

76 MBEMBE, A. Necropolítica. *Revista Arte & Ensaios*, Rio de Janeiro, n. 32, p. 123-151, dez. 2016.

Os casos explícitos de racismo dão ainda mais nitidez à centralidade da raça nas experiências de trabalho dos entregadores. Esses casos partem tanto de clientes, de estabelecimentos ou do próprio Estado, e não se limitam ao trabalho plataformizado. O que o trabalho plataformizado faz é reforçar o lugar de subalternidade do negro *por ação*, ao manter uma estrutura segregacional de trabalho, ou *por omissão*,⁷⁷ silenciando-se frente aos casos de racismo ou se posicionando apenas quando se trata de caso com grande repercussão.

Por fim, buscamos demonstrar como a composição social racializada está impressa na composição política da categoria em sua reação organizada à chamada escravidão moderna. Suas experiências cotidianas de trabalho, marcadas pela exploração racial e atos explícitos de racismo, informam às redes de solidariedade o conteúdo reivindicativo, os repertórios de ação e as formas de expressão da ação coletiva desses trabalhadores. Simões e Fraser⁷⁸ corretamente apontam que as demandas de redistribuição econômica não devem ser apartadas das pautas ligadas ao reconhecimento. No Breque dos APPs podemos identificar a coexistência de demandas econômicas, como o aumento das taxas e o fim dos bloqueios de conta, com demandas por valorização e visibilidade da categoria. Sob bandeiras como “não somos números, somos vidas”, os entregadores declaram o direito à vida, à humanidade e ao reconhecimento.

Recebido em: 01/08/2024

Aprovado em: 14/04/2025

⁷⁷ GONZALEZ, op. cit., 2020b.

⁷⁸ FRASER, N. Da redistribuição ao reconhecimento? Dilemas da justiça numa era “pós-socialista”. **Cadernos de Campo** (São Paulo - 1991), [S. I.], v. 15, n. 14-15, p. 231-239, 2006. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cadernosdecampo/article/view/50109>. Acesso em: 13 abr. 2021.