

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO NORTE  
FLUMINENSE DARCY RIBEIRO (UENF)  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA POLÍTICA

SINTILLA ABREU BASTOS CARTAXO

O TRABALHO NA RUA DOS MOTOENTREGADORES: ENTRE  
CONHECIMENTOS TÁTICOS E (RE)SIGNIFICADOS COTIDIANOS.

CAMPOS DOS GOYTACAZES - RJ  
FEVEREIRO 2022

SINTILLA ABREU BASTOS CARTAXO

O TRABALHO NA RUA DOS MOTOENTREGADORES: ENTRE CONHECIMENTOS  
TÁTICOS E (RE)SIGNIFICADOS COTIDIANOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política, do Centro de Ciências do Homem, da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, como requisito final para a obtenção do título de Mestra em Sociologia Política.

Orientadora Profa. Dra. Caterine Reginensi.

CAMPOS DOS GOYTACAZES - RJ  
FEVEREIRO 2022

## FICHA CATALOGRÁFICA

UENF - Bibliotecas

Elaborada com os dados fornecidos pelo autor.

Cartaxo, Sintilla Abreu Bastos.

O trabalho na rua dos motoentregadores: entre conhecimentos táticos e (re)significados cotidianos. / Sintilla Abreu Bastos Cartaxo – Campos dos Goytacazes, RJ, 2022.  
99 f.

Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política, Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro – UENF, 2022.

Orientadora: Dra. Caterine Reginensi

1. Trabalho de Rua. 2. Estratégias e Táticas. 3. Motoentregadores. 4. Cotidiano urbano. 5. Etnografia urbana. 6. Etnografia na rua. I. Reginensi, Caterine (Orient.). II. Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. III. Título.

O TRABALHO NA RUA DOS MOTOENTREGADORES: ENTRE CONHECIMENTOS  
TÁTICOS E (RE)SIGNIFICADOS COTIDIANOS.

SINTILLA ABREU BASTOS CARTAXO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política, do Centro de Ciências do Homem, da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, como requisito final para a obtenção do título de Mestra em Sociologia Política.

Aprovada: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Francilene dos Santos Rodrigues (Sociedade e fronteiras – UNIR)  
Universidade Federal de Roraima – UNIR

---

Prof. Dr. Carlos Abraão Moura Valpassos (Sociologia e antropologia – UFF)  
Universidade Federal Fluminense – UFF

---

Prof. Dr. Ricardo André Avelar da Nóbrega (Sociologia – UENF)  
Universidade Estadual Norte Fluminense – UENF

---

Prof. Dr. Paulo Rodrigues Gajanigo (Cultura no Capitalismo Tardio – UFF)  
Universidade Estadual Norte Fluminense – UENF

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Caterine Reginensi (Sociologia – UENF)  
Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro – UENF (Orientadora)

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me sustentar e conceder forças para seguir, por ter me mantido com saúde até o fim desta jornada.

Aos docentes do Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política, da Universidade Estadual Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF), mesmo com tantas dificuldades e desafios, sempre estiveram dedicados aos ensinamentos.

Aos professores que, gentilmente, participaram da minha qualificação e também da defesa de dissertação. Suas colaborações contribuíram muito para o meu crescimento.

A todos os motoentregadores que interromperam suas atividades e, gentilmente, contribuíram com informações, sem as quais este trabalho não teria se realizado.

À Profa. Dra. Caterine Reginensi, pessoa encantadora, minha orientadora e “mãe francesa”, pela companhia nesse percurso cheio de encantamentos, mas também com alguns obstáculos. Mesmo com a pandemia, sua companhia se fez presente, seja nas aulas, nas orientações, nos textos partilhados ou nas conversas que iluminaram meu caminho. Nada nessa jornada foi tão especial quanto ter caminhado com você.

Ao Prof. Dr. Ricardo Shiota pelo incentivo, pelo conhecimento partilhado e por seu trabalho inspirador.

À querida Denise Araújo pela parceria, pela partilha de seu conhecimento comigo e, principalmente, pela amizade.

À Julyane Villar pela admirável gentileza, compreensão e encorajamento.

Aos meus colegas de turma, em especial o Rafael, por me ouvir e acompanhar minhas lamentações e angústias, também por me alegrar, incentivar e tornar esses dois anos de mestrado um período mais leve.

Ao meu primo Frederico Nader, meu pequeno, tenho tanto orgulho de você, inteligente e prestativo, sempre esteve comigo nesta jornada.

Aos meus colegas da 4ª Policlínica, em especial ao Coronel Muniz Duarte, sua dedicação e amor por tudo aquilo que faz contagia as pessoas a sua volta.

Sou grata, imensamente, ao meu esposo Bruno Cartaxo pela amizade, carinho e, principalmente, pela paciência constante, você nunca me impediu de

sonhar, segue me ajudando, me apoiando, sendo a pessoa especial em minha vida.  
Com você, sou uma pessoa melhor!

À minha mãe Dalva e à minha tia Lúcia por todo carinho.

## RESUMO

CARTAXO, Sintilla Abreu Bastos. **O trabalho de rua dos motoentregadores:** entre conhecimentos táticos e (re)significados cotidianos. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) – Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro – UENF, Campos dos Goytacazes, RJ, 2022.

Nos últimos anos, mudanças importantes ocorreram no mundo do trabalho em âmbito global, com destaque para o surgimento de novos setores e/ou grupos de trabalhadores. Um ponto privilegiado para análise dessas alterações é a imersão na rotina diária de trabalhadores nas ruas, entre os quais se incluem os motoentregadores. Esta dissertação tem como objetivo conhecer e analisar algumas estratégias e táticas que são elaboradas pelos motoentregadores no cotidiano de trabalho nas ruas de Campos dos Goytacazes -RJ. O estudo exploratório, de cunho qualitativo, utiliza a etnografia como processo de investigação e como aporte metodológico. As técnicas qualitativas empregadas foram: observações de movimentos repetidos nas ruas, fotografias, escrita em diário de campo e entrevistas semiestruturadas. As reflexões teóricas acerca das estratégias e táticas de Michel de Certeau (2014) norteiam o estudo em decorrência do seu modelo teórico, este prioriza o foco de análise sobre os sujeitos que se reapropriam das coisas, dos lugares e das situações cotidianas, reinventando novas formas. Constata-se, com o presente trabalho, que o comportamento tático dos motoentregadores contribui para o enfrentamento dos riscos no trabalho e os conduzem a ressignificações de suas práticas cotidianas.

**Palavras-Chave:** Trabalho de rua. Estratégias e táticas. Cotidiano urbano. Motoentregadores.

## ABSTRACT

CARTAXO, Sintilla Abreu Bastos. **Work on the street of motodeliveries:** between tactical knowledge and everyday (re)meanings. Dissertation (Mestrado em Sociologia Política) – Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro – UENF, Campos dos Goytacazes, RJ, 2022.

In recent years, important changes have taken place in the world of work at a global level, with emphasis on the emergence of new sectors and/or groups of workers. A privileged point for the analysis of these changes is the immersion in the daily routine of workers on the streets, among which are the couriers. This dissertation aims to know and analyze some strategies and tactics that are developed by motorcycle couriers in their daily work on the streets of Campos dos Goytacazes -RJ. The exploratory study, of a qualitative nature, uses ethnography as a research process and as a methodological contribution. The qualitative techniques used were: observations of repeated movements in the streets, photographs, writing in a field diary and semi-structured interviews. The theoretical reflections on the strategies and tactics of Michel de Certeau (2014) guide the study as a result of its theoretical model, which prioritizes the focus of analysis on the subjects who reappropriate things, places and everyday situations, reinventing new ways . It is verified, with the present work, that the tactical behavior of the motorcycle delivery men contributes to the confrontation of risks at work and leads them to resignifications of their daily practices.

**Keywords:** Street work. Strategies and tactics. Urban daily life. Couriers.



## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – Representação cartográfica da localização espacial da cidade de Campos dos Goytacazes .....	33
FIGURA 2 – Print da tela da página do Instagram que disponibiliza o link de acesso ao grupo lfood Entregador .....	39
FIGURA 3 – Representação cartográfica do centro de compras na avenida Pelinca, no espaço urbano da cidade e registros fotográficos realizados durante os itinerários pela avenida.....	52
FIGURA 4 – Representação cartográfica do itinerário cotidiano descrito pelo interlocutor Sr. LM.....	55
FIGURA 5 – Representação cartográfica do itinerário cotidiano descrito pelo interlocutor Sr. R .....	59
FIGURA 6 – Representação cartográfica da localização dos bairros dos entrevistados residentes no perímetro urbano da cidade.....	68
FIGURA 7 – Representação cartográfica da localização espacial dos bairros de residência dos entrevistados Sr. WG e Sr. LM e seus deslocamentos até o ponto de trabalho .....	69
FIGURA 8 – Itinerário cotidiano de ida e volta ao trabalho onde foi possível o encontro com os interlocutores da pesquisa .....	72
FIGURA 9 – Fotografias realizadas durante as observações do trabalho dos motoentregadores nas ruas, no itinerário cotidiano pelas ruas de Campos dos Goytacazes .....	73
FIGURA 10 – Escrita no baú da motocicleta que retrata o caráter de risco da profissão de motoentregador: “seja na reta ou na curva, no sol ou na chuva que Deus me proteja quando estiver acelerando” .....	75
FIGURA 11 – O trabalho do motoentregador em dias de chuva .....	79
FIGURA 12 – Registro de acidente de trânsito envolvendo motoentregador. Observa-se que um outro motoentregador parou como uma atitude solidária.....	80
FIGURA 13 – Adesivo no baú da moto que se relaciona ao caráter profissional da atividade de motoentregador.....	81
FIGURA 14 – Cartões de visita recebidos, observação para o Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), que reforça o caráter profissional da atividade de motoentregador .....	84

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – As categorias de risco apresentadas neste quadro têm inspiração na pesquisa de Reginensi (2011), os dados foram obtidos por meio das entrevistas aos motoentregadores .....	77
QUADRO 2 – Estratégias e táticas .....	85

## SUMÁRIO

<b>CONSIDERAÇÕES INICIAIS</b> .....	11
A trajetória do eu na pesquisa .....	11
<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	15
1.1 Questão de pesquisa e objetivo.....	16
1.2 Metodologia .....	17
1.3 Procedimentos de coleta de dados e análise.....	18
<b>2 A INFORMALIDADE DAS RUAS COMO OBJETO DE PESQUISA</b> .....	22
2.1 O informal: um termo em busca de forma.....	23
2.2 Tendências atuais no trabalho nas ruas.....	28
2.3 O trabalho (in)formal de motoentregadores.....	30
<b>3 APROXIMAÇÕES COM O TRABALHO DE RUA DOS MOTOENTREGADORES: “O CORRE” ENTRE CONHECIMENTOS TÁTICOS E (RES)SIGNIFICADOS NO COTIDIANO</b> .....	35
3.1 A pesquisa de campo on-line.....	36
3.3 Casa de peças: o saber (res)significado como profissão.....	47
3.4 Lanchonete de <i>Fast food</i> : o perfil do motoentregador na cidade.....	48
3.5 Centro de compras: face a face com o trabalho de rua.....	50
3.6 Entre diálogos sobre “o corre”, de Sr. LM e Sr. R.....	53
<b>4 MOTOENTREGADORES ENTRE RISCOS E TÁTICAS NA CIDADE DE CAMPOS DOS GOYTACAZES</b> .....	61
4.1 Oportunidades na cidade antes e durante a pandemia.....	62
4.2 A tática operacional para resistir ao cotidiano.....	81
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	87
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	90
<b>APÊNDICE A - INTERLOCUTORES DA PESQUISA</b> .....	95
<b>APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA</b> .....	96

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

### A trajetória do eu na pesquisa

Esta dissertação tem como objetivo conhecer e analisar algumas estratégias e táticas que são elaboradas pelos motoentregadores no cotidiano de trabalho nas ruas de Campos dos Goytacazes<sup>1</sup> - RJ. A pesquisa utilizou os conceitos de estratégias e táticas de Michel de Certeau (2014) em decorrência do seu modelo teórico, este prioriza o foco de análise sobre os sujeitos que se reapropriam das coisas, dos lugares e das situações cotidianas, reinventando novas formas.

As reflexões acerca das estratégias e táticas elaboradas pelos sujeitos na vida cotidiana urbana se unem com a minha trajetória acadêmica e profissional, da graduação em Serviço Social na Universidade Federal Fluminense – UFF (Campos) até o exercício profissional enquanto assistente social no Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro (CBMERJ). Além disso, essas reflexões inspiraram o tema desta pesquisa de mestrado em Sociologia Política.

Conhecer e analisar as táticas de motoentregadores durante o trabalho nas ruas não era a minha proposta inicial de pesquisa. A proposta de pesquisa inicial se relacionava com as práticas táticas elaboradas por sujeitos de uma comunidade no enfrentamento dos riscos de desastres a partir da concepção sociológica dos desastres<sup>2</sup>. No entanto, no final do mês de fevereiro de 2020, quando teve início as notícias de que uma nova doença respiratória, pertencente à família do coronavírus (covid-19), havia sido identificada em alguns indivíduos na cidade de Wuhan, na China, todos os planos foram alterados.

A pandemia da covid-19 atropelou o cotidiano de toda a sociedade. Os dias passaram a ser de incertezas, marcados por sentimentos nunca vividos e

---

<sup>1</sup> Cruz e Terra (2020) apontam o município de Campos dos Goytacazes como o maior, mais populoso e relevante polo regional do Estado, concentrando infraestrutura diversificada, às margens de importantes rodovias do país, faz divisa com os estados de Minas Gerais e Espírito Santo. Situado na região Norte do Rio de Janeiro, o município de Campos dos Goytacazes é apontado pelos autores como um dos municípios que foi privilegiado por grandes investimentos e recebimento de royalties em decorrência da instalação da indústria petrolífera e naval na região. O dinamismo econômico da região, ao longo de décadas, ocasionou profundas alterações nas configurações urbanas, impactando diretamente os sujeitos que trabalham na cidade. Diante desse contexto, é relevante conhecer e analisar o comportamento tático praticado por motoentregadores durante seu trabalho cotidiano nas ruas.

<sup>2</sup> Tema que inspirou o artigo *Três concepções acerca dos desastres*, escrito por Sintilla Abreu Cartaxo e Ricardo Ramos Shiota, publicado na Revista Eletrônica de Ciências Sociais, no ano de 2020.

compartilhados por boa parte da população. A minha rotina de trabalho como profissional atuante na saúde, nesse período, foi ampliada, um sentimento de angústia e temor da exposição ao desconhecido invadia os meus dias.

Em março de 2020, no início da pandemia de covid-19, foi possível captar fortes ressignificações da vida cotidiana, uma delas está na relação “casa-rua”. já abordada por diversos autores clássicos brasileiros, como DaMatta (2000), Magnani (1993), Vogel e Mello (2017). A casa, durante a pandemia, virou lugar de refúgio, isolamento e trabalho ao passo que as ruas ficaram vazias. Entretanto, durante os deslocamentos de ida e volta ao trabalho, foi o período em que pude *flâneur* pelas ruas, observando os sujeitos e o cotidiano urbano da planície fluminense. Desse modo, foi possível encontrar os demais trabalhadores que permaneciam circulando pelas ruas. Eckert e Rocha (2003) descrevem o *flâneur* de Charles Baudelaire como:

[...] caminhante na cidade em percurso sem compromissos, sem destino fixo. O estado de alma deste personagem-tipo é de indiferença, mas seus passos traçam uma trajetória, um itinerário que concebe a cidade, o movimento urbano, a massa efêmera, o processo de civilização. Logo, esta não é uma caminhada inocente. A cidade é estrutura e relações sociais, economia e mercado; é política, estética e poesia. A cidade é igualmente tensão, anonimato, indiferença, desprezo, agonia, crise e violência [...] (ECKERT; ROCHA, 2003, p. 1).

No início da pandemia, “[...] eu estava lá [...]” (GEERTZ, 1989, p. 56) nas ruas, assim como tantas outras categorias de trabalhadores que não podiam manter-se em casa. Geertz (1989, p. 58) afirma que estar lá “[...] é uma experiência de cartão-postal, que requer algo mais que um caderno de anotações, [...] solicita a tolerância e a paciência capaz de suportar uma busca interminável de invisíveis agulhas e infinitos palheiros [...]”. Lá, nas ruas, encontrei um lugar de observação e um objeto que despertou minha atenção, aproximei-me do trabalho dos motoentregadores e de suas formas particulares de enfrentamento dos riscos via utilização de estratégias e táticas.

Os deslocamentos diários de “casa” para o trabalho na “rua” eram marcados por observações acerca dos processos de (re)apropriação tática da dinâmica na vida cidadina durante a pandemia. Magnani (1993, p. 3) assegura que a experiência cotidiana observada nas ruas mostra:

[...] um quadro de contrastes exacerbado pela heterogeneidade e desigualdade social e cultural, pela fragmentação e compartimentação de espaços de moradia e vivência, pela violência, pela degradação e perversa distribuição dos equipamentos coletivos, [...] em uma lista de contrastes que parece não ter fim.

A observação repetida pelas ruas estimulou o meu encontro com muitos trabalhadores, especialmente com os motoentregadores. Magnani (1993, p. 2) assinala que “[...] na rua é possível se resgatar a experiência da diversidade, e permite a presença do forasteiro, o encontro entre desconhecidos, à troca entre diferentes, o reconhecimento dos semelhantes, a multiplicidade de usos e olhares [...]”.

Para o autor, o espaço urbano também deve ser estudado, “[...] além do resultado de forças econômicas transnacionais, das elites locais, de lobbies políticos, das variáveis demográficas e do interesse imobiliário” (MAGNANI, 1993, p. 2). Conforme Magnani (2002, p. 16), o espaço urbano deve ser observado “de perto e de dentro”, na ótica dos sujeitos, no local de encontros, nas redes de sociabilidade, o local das performances, da arte pública, da resistência que parece ser a única forma de intervenção capaz de alterar ou, ao menos, produzir, em algum momento, o estremecimento das estruturas.

No período inicial da pandemia, algumas profissões assumiram sua evidência<sup>3</sup> social, entre elas, a dos motoentregadores, fato que me motivou a conhecer e identificar seus conhecimentos táticos e (res)significados no exercício do trabalho na rua. Ainda que o estudo com categoria profissional não tenha sido a ideia inicial, ela foi impulsionada pelo contexto da pandemia de covid-19. Pensar sobre o modo que os sujeitos articulam suas táticas no cotidiano sempre mediou minhas reflexões.

Embora a formação em Serviço Social tenha me proporcionado o contato com algumas táticas que os sujeitos utilizam no cotidiano para driblar as vulnerabilidades materiais e sociais existentes na sociedade de classes e durante a trajetória do meu exercício profissional no CBMERJ, tenha presenciado múltiplos arranjos táticos no cotidiano, foi no programa de Sociologia Política, na Universidade Estadual Fluminense Darcy Ribeiro (UENF), que compreendi que a tática é a arma do vulnerável (CERTEAU, 2014).

---

<sup>3</sup> Contributo *Todos somos heróis*, publicado em: <https://confinaria.hypotheses.org/1040>.

Yazbek (2012) identifica os sujeitos ou grupos como vulneráveis de acordo com suas condições subalternas de classe, cultura, etnia, política, educação e saúde. A condição de vulnerabilidade faz com que sujeitos ou grupos tornem-se suscetíveis: à exploração, à restrição de liberdade, à redução da autonomia e de capacidades, à fragilização de laços de convivência, às rupturas de vínculos e outras tantas situações que aumentam a probabilidade de risco.

Através do encontro com a minha orientadora, Caterine Reginensi, que é antropóloga e etnógrafa, aproximei-me dos estudos sociológicos e antropológicos urbanos, podendo ampliar o respeito aos meus assistidos que, por muitas vezes, são desqualificados por suas crenças, seu modo de se expressar, seu comportamento social e seus saberes.

O lugar de desqualificação dos saberes dos vulneráveis, conforme Yazbek (2003), possui seus contornos ligados à própria trama social que gera a desigualdade e que se expressa não apenas em circunstâncias econômicas, sociais e políticas, mas também no julgamento dos valores culturais entre as classes. Diante de toda minha trajetória na pesquisa, acredito na relevância de trazer à superfície os conhecimentos táticos e (res) significados cotidianos da narrativa da categoria profissional dos motoentregadores.

## 1 INTRODUÇÃO

A globalização mundial e a reestruturação produtiva do capital ao longo dos anos alteraram o cenário urbano e o mercado de trabalho, ampliando o mercado informal. Um ponto privilegiado para análise dessas alterações é a imersão na rotina diária de trabalhadores nas ruas, entre os quais se incluem os motoentregadores. A ampliação de atividades informais nas ruas das cidades não é característica somente das metrópoles, como explicitado por Souza e Terra (2020), o fenômeno ocorre inclusive em uma cidade de médio porte como Campos dos Goytacazes.

A cidade localizada no norte fluminense do Rio de Janeiro, segundo Cruz e Terra (2020), figurou por décadas no cenário de crescimento econômico nacional em decorrência do desenvolvimento dos setores sucroalcooleiro e, sucessivamente, petrolífero. Entre as décadas de 1970 e 1980, a ascensão do setor sucroalcooleiro promoveu o esvaziamento rural e a expansão do meio urbano, mas o seu declínio, no início dos anos 1990, deixou muitos trabalhadores desempregados.

A cidade fluminense, dos anos 2000 a 2008, passa a vivenciar a ascensão da indústria do petróleo, o aumento de receitas oriundo dos royalties modificou a paisagem urbana e incorporou rapidamente diversos trabalhadores a sua população, com um grande número de imigrantes de outros países, estados e municípios.

Nesse período, havia um cenário econômico positivo na cidade, porém não foi utilizado na promoção de um desenvolvimento integrado aos demais setores urbanos. Cruz e Terra (2020) apontam que a crise internacional deflagrada em 2008 culminou na desaceleração da economia mundial, isso atingiu o país de forma mais aguda a partir de 2014, impactando o setor petrolífero e, por consequência, refletindo negativamente na cidade de Campos dos Goytacazes.

A cidade passa a vivenciar a estagnação de seu desenvolvimento local e, por conseguinte, a redução dos postos de trabalho formal e o acirramento de vagas ainda disponíveis. Como alternativa a essa realidade de retração econômica, o trabalho na rua aparece como oportunidade para os sujeitos que viram as portas convencionais do mercado se fechar. A informalidade torna-se uma alternativa de escape e nos convida a pensar esse trabalho e a cidade como heterogêneos, desprovidos de uma ordem única.



A atividade de motoentrega não começa e nem encerra em si mesma, pois está inserida na complexa teia de contextos econômicos e sociais, é um produto resultante das novas necessidades urbanas, estas apontam para as mudanças no universo do trabalho e do espaço da cidade, tal atividade é submetida à reprodução das estratégias e das racionalidades do capitalismo contemporâneo.

Os motoentregadores, durante a pandemia, saíram, parcialmente, da invisibilidade social, pois houve o reconhecimento da relevância vital desse trabalho para o andamento da sociedade capitalista, contudo esse contexto não conseguiu alterar as condições de vulnerabilidade econômica e social que muitos sujeitos estão inseridos ao exercerem essa atividade.

Com vínculos de trabalho frágeis, a categoria sofre, de forma maciça, com a exploração do modelo de mercado neoliberal, precarizado<sup>4</sup>. Entretanto, ao me aproximar do trabalho de rua dos motoentregadores, foi possível reconhecer que há a resistência no ato de sobrevivência, uma antidisciplina (CERTEAU, 2014), um tipo de luta que, por meio da astúcia, elabora táticas e estratégias que visam pressionar as estruturas.

### **1.1 Questão de pesquisa e objetivos**

O contexto temporal, social e simbólico da pandemia torna favorável e relevante o debate acerca da narrativa social e cultural dos trabalhadores que têm o rosto encoberto por um capacete e deslocam-se continuamente na cidade, atendendo a demanda de consumo permanente da sociedade capitalista. Os motoentregadores operam de frente com empresas transnacionais, que buscam “uberizar<sup>5</sup>” todo tipo de trabalhador.

Vulneráveis, os motoentregadores são agredidos continuamente pela sociedade, e o mercado neoliberal, a complexa realidade dos trabalhadores de entrega, nos conduz as seguintes perguntas: Como seriam as experiências diárias

---

<sup>4</sup> Guy Standing (2014) afirma que o precariado é todo aquele que perde os adereços de segurança e passa a caminhar na margem da sociedade. Para o autor, existem os indivíduos que são postos nessa situação e outros que migram na esperança de uma realidade melhor, a partir disso, afirma que existem variedades de precariados.

<sup>5</sup> Antunes (2020b) explica que o termo “uberização” é uma derivação do nome da plataforma de transportes Uber. A expressão é utilizada para sintetizar o processo no qual as relações de trabalho são cada vez mais individualizadas e invisíveis, fazendo com que a exploração da mão de obra esteja cada vez mais encoberta.

do trabalho na rua dos motoentregadores? Quais seriam as estratégias e táticas desenvolvidas por esses sujeitos na prática de trabalho cotidiano? Diante disso, o objetivo desta pesquisa é conhecer as experiências diárias do trabalho de rua dos motoentregadores e analisar as suas táticas e (re) significados cotidianos diante dos riscos enfrentados.

## **1.2 Metodologia**

A partir dessas perguntas, tracei os caminhos metodológicos para a realização da pesquisa qualitativa, cuja inspiração está no método etnográfico (incluindo a pesquisa virtual). Busquei por ferramentas que me possibilitassem o contato com esse “outro” sujeito. Esse “outro”, para Certeau (2014), são os sujeitos com quem permanentemente nos deparamos pelas ruas, é o diferente que traz a constante surpresa.

O encontro com o “outro”, às vezes, imprevisível e improvável, é capaz de quebrar os padrões habituais de referências e valores, trazer narrativas e novas práticas ao fazer cotidiano (CERTEAU, 2014). Nesse sentido, as ruas da cidade são o espaço de encontro, é o local onde atua o “herói comum”, o (re)inventor do seu próprio cotidiano (CERTEAU, 2014, p. 57).

A construção do estudo empírico, de caráter exploratório, procurou evidenciar a experiência narrada pelos sujeitos durante o trabalho de motoentrega nas ruas. A investigação de pesquisa está em consonância com os estudos sociológicos acerca do fenômeno social, que é a massificação do trabalho informal.

Optou-se pela abordagem de inspiração etnográfica devido à natureza dos fenômenos subjetivos desta pesquisa, que são: conhecer e analisar algumas estratégias e táticas cotidianas elaboradas pelos motoentregadores no trabalho nas ruas. Acredita-se que esse método abarque a complexidade das relações tratadas no estudo, uma vez que possibilita a participação do pesquisador na realidade observada.

### 1.3 Procedimentos de coleta de dados e análise

Durante todo período de pesquisa, busquei adquirir uma atitude de impregnação (LAPLANTINE, p.3. 2004) de aprendizagem de um cotidiano que não era o meu, embora tivesse empatia por ele. Para iniciar a investigação, segui algumas recomendações de Miller (2020) acerca dos caminhos alternativos para pensar e observar aspectos do cotidiano durante os dias de maior isolamento da pandemia.

O autor destaca que, na sociedade atual, é possível observar a existência de um mundo on-line e outro off-line, esses mundos se conectam e impactam nossas vidas diariamente, ambas são locais férteis à pesquisa. Entretanto, cabe ao pesquisador compreender as diferenças entre o engajamento on-line e o off-line para cada momento da pesquisa e, assim, explorar a potencialidade de cada forma.

Na jornada de pesquisa, fui realizando ações que julguei serem de relevância e de acordo com possibilidades impostas pela pandemia da covid-19, buscando me aproximar da rotina do grupo pesquisado. No intuito de construir argumentos para responder aos questionamentos elencados no presente trabalho, houve a elaboração de um diário de campo a partir das observações realizadas on-line e off-line.

O primeiro engajamento na pesquisa ocorreu de maneira virtual, em páginas do YouTube, Facebook, grupos de WhatsApp e Instagram. Nesses sites e aplicativos, buscava por conteúdo voltado a experiências cotidianas do trabalho de motoentregadores. Os conteúdos revelaram o quanto essa categoria utiliza ações, representações, símbolos e linguagens particulares durante o exercício do trabalho na rua. De acordo com Certeau (2014), é durante as práticas cotidianas (caminhar, falar etc.) que as performances são executadas e as táticas difundidas para operacionalizar fugas estratégicas àqueles que tentam continuamente capturar os sujeitos.

As primeiras aproximações off-line ocorreram durante o percurso da pesquisadora de casa para o trabalho nas ruas de Campos dos Goytacazes. Segundo Certeau (2014), durante a realização de percursos, é possível refletir acerca do lugar de onde olho e teorizo a cidade e suas práticas. O autor argumenta que a descrição oral de lugares percorridos serve de instrumento para a realização da cartografia social acerca dos sujeitos e seus lugares praticados. Durante o

percurso, anotações no papel, fotografias, mapas e rabiscos surgiam quase que instantaneamente, com o objetivo de captar o máximo possível do observado.

A etnografia “na rua”, segundo Eckert e Rocha (2003, p. 5), consiste no:

[...] desenvolvimento da observação sistemática em uma rua e/ou em ruas de um bairro e na descrição etnográfica dos cenários, dos personagens que conformam a rotina da rua ou no bairro, dos imprevistos, das situações de constrangimento, de tensão e conflito [...].

No decorrer da pesquisa, sempre estive com o celular nas mãos para criar notas, tirar fotografias e, gradativamente, fui desenvolvendo a perspicácia de “observar o cotidiano das ruas” (ECKERT, 2019, p. 3) e os sujeitos. A evolução veio com o passar dos meses, à medida que fui me permitindo experimentar:

[...] uma sensibilidade emocional e penetrar nas espessas camadas dos motivos e intenções que conformam as interações humanas, ultrapassando a noção ingênua de que a realidade é mensurável ou visível, em somente uma atitude individual [...] (ECKERT, 2019, p. 3).

A autora ressalta que o uso de recursos audiovisuais durante a “etnografia na rua” é:

[...] uma intervenção ambígua: ora faz parte do reconhecimento do pesquisador-antropólogo de seu lugar de pesquisa, ora é um momento de intervenção, consentida ou não, pelas pessoas envolvidas e registradas através da imagem capturada pelo equipamento [...] (ECKERT, 2019, p. 1).

Desse modo, o olhar fotográfico neste trabalho almeja apenas “ordenar o visível, organizando a experiência” (ECKERT; ROCHA, 2008, p. 3). Em um segundo momento, planejei o engajamento, na pesquisa off-line, para além de repetidas observações, realizei dez entrevistas com roteiro semiestruturado, disponível no apêndice 2. Os interlocutores da pesquisa foram mencionados durante o texto com o pronome de tratamento Sr., seguido da primeira letra do nome em maiúsculo.

Os demais dados, idade, território de residência, espaço da cidade que costuma trabalhar, a identificação do ponto em que ocorreu a entrevista e o vínculo de trabalho no qual realiza sua atividade de motoentregador encontram-se no apêndice 1. A análise do material coletado por meio das entrevistas foi organizada em dois quadros de síntese. O quadro 1, denominado “Identificação de situações de risco”, apresenta possíveis situações de risco encontradas durante o trabalho na rua, agrupadas em quatro eixos: saúde, clima, economia e exclusão.

O quadro 2, denominado “Estratégias e táticas”, apresenta três colunas: táticas operacionais cotidianas, ações estratégicas individuais ou coletivas e situações cotidianas verificadas. A representação cartográfica social também foi utilizada para ilustrar o percurso narrado pelos entrevistados e o percurso que possibilitou o encontro da pesquisadora com os sujeitos. Todos esses recursos integram o conjunto de ferramentas metodológicas de aproximação com as vivências cotidianas desse grupo, a partir do lugar de fala desses trabalhadores, a pesquisa buscou conhecer e analisar as múltiplas formas de viver, estar e resistir taticamente na cidade.

Em suma, o presente trabalho trata-se de um estudo exploratório, de cunho qualitativo, que tem inspiração metodológica na etnografia e fundamenta-se na pesquisa bibliográfica, com base nos seguintes autores: Antunes (2002, 2004, 2005, 2009, 2020a, 2020b), Beck (1997), Cacciamali (1982, 2000), Certeau (2014), Gago (2018), Oliveira (2003), Theodoro (2000, 2002), Telles (2007), entre outros.

A justificativa da pesquisa ganha importância, pois possibilita conhecer e analisar, a partir do trabalho de motoentregadores de uma cidade de médio porte, as experiências e formas particulares de organização dos sujeitos diante do trabalho cotidiano nas ruas, contribuindo para o debate acerca da repercussão do neoliberalismo no mundo do trabalho na sociedade atual.

O trabalho está organizado em três partes. Após as considerações iniciais e a introdução, a primeira parte tem como título “A informalidade das ruas como objeto de pesquisa”, ela contextualiza a informalidade a partir de alguns pontos teóricos da sociologia do trabalho. A segunda parte, denominada “Aproximações com o trabalho de rua dos motoentregadores: ‘o corre’ entre conhecimentos táticos e (res)significados no cotidiano”, marca as aproximações entre as pesquisas virtual e presencial, apresenta o (res)significado de saberes na construção de uma profissão, o perfil do motoentregador e algumas práticas durante ‘o corre’ nas ruas. Soma-se a essa parte do trabalho o relato construído a partir da entrevista com dois motoentregadores, esse relato tem o intuito de se aproximar, ao máximo, da narrativa das experiências diárias dos motoentregadores no trabalho de rua.

A terceira parte, cujo título é “Motoentregadores entre riscos e táticas na cidade de Campos dos Goytacazes”, busca conectar a análise dos dados coletados com o contexto urbano local e sintetizar as (res)significações e as táticas utilizadas pelos sujeitos nesse espaço. Nas considerações finais, será feita uma síntese

acerca das principais questões apresentadas no trabalho, que revelaram o comportamento tático dos motoentregadores e suas (res)significações nas práticas cotidianas na cidade de Campos dos Goytacazes.

## 2 A INFORMALIDADE DAS RUAS COMO OBJETO DE PESQUISA.

Este capítulo é destinado à reflexão acerca do contexto e de alguns conceitos que formam o lastro teórico que analisa a informalidade no país. Vale ressaltar que esse resgate não tem a pretensão de esgotar as complexas abordagens sobre o assunto, mas somente contextualizar o leitor acerca das mudanças econômicas e sociais que impactaram diretamente o mundo do trabalho. A atividade informal praticada nas ruas é composta por múltiplos trabalhadores, dentre eles, se destacam: artistas, catadores, vendedores ambulantes, camelôs, entregadores, feirantes, músicos e artesãos.

Noronha (2003) assinala que o conceito de “informalidade”, embora muito utilizado pelas ciências sociais e econômicas brasileiras, refere-se a fenômenos extremamente difusos para serem agregados em um mesmo conceito; para o autor, a definição de “informalidade” depende subjetivamente do significado que a “formalidade” tem no contexto do país. No Brasil, embora informalidade e precariedade pareçam sinônimas etimologicamente, pois buscam definir as relações incertas de trabalho e expressam mecanismos de sobrevivência dos excluídos do mercado, essas terminologias revelam períodos diferenciados das relações de trabalho diante do avanço da acumulação do capital e da produção de mercadorias.

Oliveira (2003), uma referência clássica sobre o tema da informalidade no país, propõe uma crítica à perspectiva dualista, que justifica o subdesenvolvimento do país, tal perspectiva vê uma divisão entre setores avançados/industrializados e setores arcaicos/agrários. Para Oliveira (2003), não há uma divisão ou impasse evolutivo de setores, mas uma relação que mantém o atraso para que o avanço se sustente. Os setores atrasados e a informalidade são, de acordo com autor, resultantes do padrão capitalista de desenvolvimento e das dinâmicas urbanas nos principais centros metropolitanos brasileiros.

Gago (2018) convida a pensar a política econômica neoliberal praticada nos países subdesenvolvidos a partir de dinâmicas econômicas que ocorrem em “baixo”, segundo a autora, com base nessa perspectiva, seria possível uma maior compreensão dos impactos diretos e indiretos que o neoliberalismo tem no cotidiano dos trabalhadores. A economia que acontece em “baixo” nas ruas e no setor informal é descrita por Gago (2018) como um ambiente heterogêneo em que

convivem múltiplas lógicas, as quais nem sempre são racionais e estão constantemente articuladas a economias maiores. Gago (2018) aponta que, na atividade informal, há um caráter de inovação, de capacidade de negociação, de disputa por recursos estatais e de constante reformulação das práticas de resistência.

Diante da complexidade do tema e de múltiplas argumentações que o discutem, para que seja possível analisar alguns de seus pontos, é necessário voltar um pouco na história e resgatar alguns marcos norteadores que conduziram a reestruturação do mercado de produção e a acumulação capitalista. Para auxiliar nesse objetivo, trouxe como referência trabalhos dos seguintes autores: Antunes (2002, 2004, 2005, 2009, 2020a, 2020b), Braga (2021), Cacciamali (1982, 2000), Castro (2010), Costa (2010), Gago (2018), Manzano e Krein (2020), Noronha (2003), Oliveira (2003), Santos (1979), Silva (2002) e Theodoro (2000).

## **2.1 O informal: um termo em busca de forma**

Antunes (2002, 2004, 2005) apresenta o século XX como um período da história que notabilizou inúmeros avanços tecnológicos, os quais deram início a um conjunto de transformações no plano da organização sociotécnica da produção de mercadorias, através do binômio taylorismo-fordismo, a estrutura produtiva se desenvolveu e fez com que o mundo do trabalho estivesse sempre em constante mutação, sem forma e, continuamente, se reconfigurando no cotidiano.

Santos (1979) e Costa (2010) destacam que a industrialização no Brasil iniciou entre as décadas de 1930 e 1940. Nesse período, surge o estabelecimento de códigos e leis que trouxeram formas, padronização e proteção aos contratos de trabalho que eram mediados pelo Estado. Durante essas décadas, houve o incentivo às formalizações dos vínculos de trabalho, pois os acessos à seguridade e aos direitos trabalhistas estavam diretamente relacionados ao cargo ocupado pelo trabalhador, a “cidadania era regulada<sup>6</sup>” pelo caráter ocupacional do trabalho dos sujeitos.

---

<sup>6</sup> O conceito de cidadania regulada foi cunhado pelo cientista político Wanderley Guilherme dos Santos. O autor explica que o conceito de cidadania no Brasil possui suas raízes, não em um código de valores sociais e políticos, mas em um sistema de estratificação ocupacional e esse sistema é definido por normas legais. Em outras palavras, são cidadãos todos os membros da comunidade que se encontram localizados em qualquer uma das ocupações reconhecidas e definidas em lei.



Embora a difusão de um mercado de trabalho formal e regular para o padrão capitalista vigente no período tenha sido estimulado, conforme Costa (2010), jamais alcançou as massas trabalhadoras do país universalmente, mesmo no período de maior crescimento industrial e econômico: a década de 1970. Conforme a autora, na década de 1970, apenas 50% da população economicamente ativa exercia atividades ocupacionais de trabalho no meio urbano e encontrava-se em vínculos de trabalho que estavam de acordo com os moldes do padrão capitalista vigente.

Portanto, desde o início do processo de industrialização no país, existia uma significativa parcela de indivíduos que não se enquadravam nos padrões formais de trabalho estabelecidos pelo Estado e pelo modelo capitalista do período. Costa (2010, p. 171) descreve a existência de:

[...] uma complexa trama nas formas de trabalho que envolvia pequenas empresas urbanas e no campo, múltiplas formas de trabalho autônomo e doméstico, cujos padrões de contratação e assalariamento passavam ao largo dos códigos e leis que possibilitavam o acesso à proteção social e representação coletiva [...].

Para Santos (1979), as relações de trabalho fragmentadas, desde os primórdios, tornou favorável, ao Estado e aos mercados capitalistas brasileiros, o uso, no cotidiano, de termos como: trabalho informal, mercado informal, economia informal e, dessa forma, a atividade foi sendo, gradativamente, incorporada a todos aqueles excluídos dos sistemas de proteção e legislação vigente do mercado formal.

Nas décadas de 1950 e 1960, Antunes (2005) narra que o país vivenciou o avanço do processo de industrialização e de internacionalização da economia, estes conduziam o país a circuitos mundiais de acumulação de capital. O processo de desenvolvimento industrial brasileiro, conforme Oliveira (2003), mantinha-se estruturado na vigência de um processo de superexploração da força de trabalho, articulado com baixos salários, jornada de trabalho prolongada e intenso ritmo.

A virada dos anos de 1970 inaugura um período de crise do capital no mundo, em resposta, o sistema monetário internacional iniciou um conjunto de medidas austeras de desregulamentação de mercados, expansão da reestruturação produtiva e retração nas políticas sociais. Antunes descreve essas ações como “[...] um conjunto de tendências que, em seus traços básicos, configuram um quadro crítico que têm direções assemelhadas em diversas partes do mundo, onde vigora a lógica

do capital [...]” (2005, p. 5). Para o sociólogo, a guinada do capital, durante os anos de 1970, é um dos grandes marcos no mundo do trabalho contemporâneo.

[...] A retração do binômio taylorismo/fordismo fez com que houvesse uma redução do proletariado industrial, fabril, tradicional, manual, estável e especializado, herdeiro da era da indústria verticalizada de tipo taylorista e fordista. Esse proletariado foi diminuindo com a reestruturação produtiva do capital, dando lugar a formas mais desregulamentadas de trabalho, reduzindo fortemente o conjunto de trabalhadores estáveis que se estruturavam por meio de empregos formais. Em curso desde meados dos anos 1970 uma nova ordem político-econômica internacional promoveu a financeirização de economias culminando em um processo de reestruturação produtiva de indústrias e o incremento de inovações tecnológicas (ANTUNES; ALVES, 2004, p. 144).

A crise estrutural do capital, que emergiu durante a década de 1970, impactou de maneira distinta os países pelo mundo. Em economias que se encontravam na periferia do capitalismo, houve expressiva retração do trabalho formal, dando origem a uma massa de trabalhadores excluídos. Cacciamali (1982) lembra que foi durante os anos de 1970 que se iniciam as análises críticas a essa reconfiguração do capital, tornando-o pauta de análise de órgãos internacionais.

O relatório do Programa Mundial de Emprego, produzido no ano de 1974 pela Organização Mundial do trabalho (OIT), foi o resultado de uma série de pesquisas sobre o mercado de trabalho no Quênia, que destaca o surgimento de um setor informal<sup>7</sup>, esse setor absorveria parte dos trabalhadores mais pobres e os seus rendimentos estariam relacionados a atividades não regulamentadas.

A autora ressalta também que o relatório marca o reconhecimento, por entidades governamentais (CEPAL, OIT), da existência de uma parcela da população excluída do mercado de trabalho formal e define o trabalho informal como um:

[...] fenômeno típico de países subdesenvolvidos, nos quais o avanço das relações mercantis modernas, não haviam sido capazes de incorporar expressiva parcela da população trabalhadora no padrão de emprego regulamentado pelo Estado e mercado capitalista, possibilitando o aparecimento de outras estratégias de sobrevivência [...] (CACCIAMALI, 1982, p. 18).

Oliveira (2003) e Costa (2010) contribuem com o debate da informalidade do trabalho no contexto brasileiro ressaltando que o surgimento da informalidade, atrelada à noção de subdesenvolvimento do país, endossava a afirmativa de que a chave para a superação do trabalho informal estava no desenvolvimento de setores

---

<sup>7</sup> Termo criado por Keith Hart.

considerados arcaicos<sup>8</sup>. Todavia, a presença cada vez maior de um significativo excedente de mão de obra nas cidades fazia emergir a argumentação de que a informalidade não se tratava mais de um fenômeno tido como passageiro e superável, via desenvolvimento, mas de um fenômeno dinâmico que envolvia política, economia e sociedade.

O uso dos termos “setor informal”, “trabalho informal” e “economia informal” foi se difundindo por análises e estudos dos mais variados segmentos, impedindo que alcançassem uma definição consensual da informalidade. Cacciamali (1982, 2000) e Costa (2010) ressaltam que o informal incorporou contornos distintos, podendo estar atrelado a fenômenos muito diferentes, Costa (2010), cita como exemplo a evasão, a sonegação fiscal e a terceirização; as microempresas não legalizadas; o comércio de rua ou ambulante; a contratação ilegal de trabalhadores nativos ou migrantes; o trabalho temporário; o trabalho em domicílio, entre outros.

Já Manzano e Krein (2020) salientam que a multiplicidade de contornos assumidos pela informalidade faz com que a terminologia tenha uma compreensão variável, flutuando entre narrativas que colocam a informalidade como tática de sobrevivência imposta e opiniões que enxergam a informalidade como um caminho para a autonomia econômica vinculada ao empreendedorismo.

Embora exista distintas perspectivas para explicar e definir a informalidade, é fato que sua origem ocorreu a partir do excedente de mão de obra, “que se auto emprega para sobreviver” (COSTA, 2010, p. 25). Ainda que, nos anos 2000, tenha ocorrido uma recuperação do emprego com vínculo formalizado no país, o contínuo desmanche dos vínculos de seguridade e de direitos trabalhistas deteriora as condições de vida para a categoria de trabalhadores no geral.

No ensaio “Capitalismo sem trabalho”, escrito por Beck (1997), há um alerta sobre a tendência de redistribuição do desemprego e não mais do trabalho na sociedade. O autor prenuncia um futuro no mundo capitalista em que as instabilidades sejam a regra e complementa sua argumentação afirmando que ter

---

<sup>8</sup> Francisco Oliveira tem uma rica contribuição ao debate sobre o dual moderno/arcaico no Brasil. O autor escreve sobre a constante tendência de se reduzir os processos, as relações e as estruturas a modelos esquemáticos binários (zero ou um). Oliveira (2003), no clássico livro “Crítica à razão dualista: o ornitorrinco”, deixa clara a necessidade de uma simbiose na interpretação da realidade brasileira. Não há, em sua análise, a possibilidade de unidade nos contrários, pois o moderno cresce no país se alimentando da existência do atrasado.

um trabalho formal já não se relaciona à segurança e à estabilidade<sup>9</sup> financeira devido às consequências das alterações que o capitalismo tem desencadeado no mundo do trabalho.

Theodoro (2002) chama atenção para o papel que o Estado assume na difusão da informalidade. Em sua análise, o Estado adota posições que podem ou não contribuir para o alargamento da informalidade nos setores. O Estado seria capaz de interpretar e conduzir os arranjos políticos, econômicos e sociais que alteram o relacionamento de setores produtivos e de trabalho, podendo ampliar a flexibilização de vínculos ou assegurar direitos e seguridades já adquiridos. A análise de Theodoro (2002) pode ser vista, na prática, através do conjunto de reformas trabalhistas iniciadas no governo Temer (2016-2019) e aprofundadas no governo Bolsonaro (2019-2022).

A reforma trabalhista que entrou em vigência em novembro de 2017, na forma da Lei n.º 13.467/2017 e da Lei n.º 13.429/2017, criou uma série de regras que proporcionam maior liberdade para os empregadores ajustarem a demanda de força de trabalho de acordo com suas necessidades. A nova legislação regulamenta o trabalho intermitente, as subcontratações e as terceirizações, que acarretam perdas de direitos em relação às garantias legais e de cobertura social.

A reforma previdenciária realizada via Emenda Constitucional n.º 103, em 13 de novembro de 2019, veio compor o conjunto de ações em andamento que visam o desmantelamento da proteção social, o aprofundamento do processo de flexibilização dos aspectos que regem a relação de emprego, a fragilização das instituições públicas e da organização sindical e a individualização do risco. Essas ações alimentam a tensão do trabalhador referente à sua expectativa de segurança no trabalho formal e alimenta um desejo de obter autonomia no trabalho, de se transformar em empreendedor de si, decisão que, às vezes, coloca os trabalhadores brasileiros em situação de vulnerabilidade social.

Costa (2010) analisa os múltiplos caminhos os quais conduziram a precarização das relações de trabalho a um fenômeno aterrador na atualidade, a autora aponta que o progressivo desmanche da legislação trabalhista e da proteção

---

<sup>9</sup> O tema foi apontado na reportagem “Privatizações dos Correios e da Eletrobrás: o que poderá acontecer com os seus funcionários?”, realizada em 19 de agosto de 2021 pelo site do portal G1 Notícias. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/concursos-e-emprego/noticia/2021/08/19/privatizacoes-dos-correios-e-da-eletobras-o-que-pode-acontecer-com-os-trabalhadores.ghtml>.

social foi sumariamente endossado por narrativas que sublinhavam as virtudes do universo informal e a liberdade econômica. O espírito empreendedor estaria, dessa maneira, irremediavelmente, cerceado pela formalidade, tendo seu refúgio na informalidade.

Dessa forma, a questão da informalidade, seja qual for a manifestação no cotidiano, não pode ser pensada de forma individualizada, compartimentada, pois ela não está restrita a um setor econômico ou a uma condição socioeconômica.

## **2.2 Tendências atuais no trabalho nas ruas**

A exposição acima procurou apresentar o quanto o debate acerca da informalidade pode ser variável e difuso em decorrência das sucessivas metamorfoses nos meios de produção e acumulação do capital. Na década de 1970, quando a informalidade foi reconhecida, de acordo com Silva (2002), havia certo consenso ao utilizar o informal para explicar a existência de trabalhadores que se mantinham à margem da legislação trabalhista e do assalariamento formal.

A informalidade poderia ser uma estratégia de renda e emprego para muitos sujeitos sobreviverem. Entretanto, o seu conceito foi, ao longo das décadas, sendo diluído, relacionando-se cada vez mais com diversos processos, tais como: uberização, terceirização, precarização.

De acordo com Antunes (2020a), a virada capitalista rumo a maior intensificação de acúmulo do capital está no progresso tecnológico a partir do uso da inteligência artificial e do uso de algorítmicos, incorporados pelos meios de produção, todavia, para o autor, esses processos não colocam um “[...] fim no trabalho vivo [...], pois sem o trabalho vivo o capital não é capaz de se valorizar [...]” (ANTUNES, 2020a, p. 14-15), mas agenciam a dissolução do emprego formal na sociedade e na economia.

A economia do compartilhamento<sup>10</sup> emerge timidamente no cotidiano a partir da operação de empréstimos e trocas entre iguais; em pouco tempo, essa iniciativa

---

<sup>10</sup> Ton Slee (2017), no livro “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”, analisa o aumento de empresas de economia de compartilhamento, argumentando sobre as armadilhas contidas em suas propagandas e discursos sedutores. A economia do compartilhamento, de acordo com Slee (2017), se autodefine como plataforma de conexão de pequenos grupos de compartilhamento com foco comunitário. Contudo, as pequenas empresas que se enquadrariam nesse perfil: ou foram compradas por grandes corporações, ou servem apenas para a transferência de clientes para grandes empresas. O artifício da economia de compartilhamento é utilizado por grandes corporações na dispensa de sua responsabilidade com os trabalhadores que empregam.

foi capturada por empresas como Uber, Ifood e incorporada ao agenciamento da dissolução do trabalho formal, passando a ditar as relações entre autônomos e contratantes.

O uso cada vez maior de redes sociais na internet impulsiona o agenciamento da economia de compartilhamento, que se impõe como uma nova tendência no mundo do trabalho. De acordo com Antunes (2018), o atual estágio do capitalismo pressiona o futuro das relações de trabalho, tornando potencialmente “uberizáveis” quase todas as atividades de trabalho.

O autor expõe ainda que a “uberização” é uma tendência que incorpora distintos modos do trabalho informal e os eleva a uma precarização ilimitada, amplia o desemprego estrutural e incentiva a prática de trabalhos intermitentes. Ruy Braga (2021) descreve o “uberismo” como um processo extremamente agudo de plataformação do trabalho no Brasil e em todo o mundo, operado por grandes empresas corporativas transnacionais ligadas ao capital financeiro. Braga (2021) aponta a existência de três tipos de “uberismo”.

O *Quick work*, composto por trabalhadores de diversas partes do mundo, estes se cadastram para realizar tarefas burocráticas para empresas globais, como a *Amazon*. Os trabalhos de *freelancer* no sistema digital apresentam-se como facilitadores de contratação entre clientes e profissionais, entretanto essas plataformas promovem uma dinâmica de taylorização radical do trabalho, deixando os profissionais sem nenhum direito trabalhista e seguridade social. O “uberismo” mais conhecidos e praticado por empresas são os de plataformas de trabalho territorial, representadas pela Uber e pelo Ifood, utilizam mão de obra de “colaboradores” cadastrados na plataforma, não estabelecendo vínculos sociais e trabalhistas.

A característica central da “uberização”, descrita por Ruy Braga (2021), está na ausência do vínculo empregatício com os trabalhadores. As empresas não contribuem com encargos previdenciários, não asseguram direitos trabalhistas e tampouco são obrigadas a reconhecer ou negociar com sindicatos. Segundo Gago (2018), as grandes corporações alteram o sentido verdadeiro de economias compartilhadas, pois promovem, nessas economias, a extrema desterritorialização e a mercantilização de produtos e serviços. Para Gago (2018), economias de compartilhamento possuem um potencial para a formação do circuito popular

solidário, já que são capazes de operar o encontro entre redes de produção e o sistema econômico das cidades.

Nesse sentido, Gago (2018) vê a informalidade, na atualidade, como uma dimensão imposta “de cima”, com práticas que precarizam, machucam e agridem os indivíduos, todavia considera que essas dimensões impostas podem ser reinventadas por “baixo” no momento que os indivíduos são capazes de recalculam a obediência e projetar uma nova racionalidade e afetividade coletiva. A autora, portanto, compreende a informalidade da seguinte maneira:

[...] defino a informalidade não de maneira negativa por sua relação com a normativa que define o legal e o ilegal, mas vejo de modo positivo, por seu caráter de inovação e, portanto, sua dimensão de práxis que busca novas formas. O informal não se pode resumir naquilo que tem forma, mas na dinâmica que inventa e promove novas formas – produtivas e comerciais relacionais etc. Colocando o eixo no momento processual de novas dinâmicas sociais[...]. O informal deve ser visto como fonte de incomensurabilidade, isto é, como dinâmica que põe a crise a mediação objetiva do valor criado por essas economias. O informal se refere assim ao transbordamento, por intensidade e sobreposição de elementos heterogêneos que intervêm na criação de valor, obrigando a inventar também novas fórmulas de convenção do valor e a produzir mecanismos de reconhecimento e inscrição institucional [...] (GAGO, 2018, p. 23).

Gago (2018) localiza na informalidade um possível espaço de atuação de singularidades entre práticas neoliberais e as subjetividades populares. A autora afirma que, embora na prática cotidiana haja a imposição de “cima para baixo” aos sujeitos e seus territórios, esses sujeitos são capazes de reproduzir por “de baixo” reescrevendo novos valores, cultura e seus relacionamentos econômicos. Gago(2018) faz essa análise a partir da sua participação como ativista em movimentos feministas ocorridos na Argentina e no Chile nos últimos anos.

### **2.3 O trabalho (in)formal de motoentregadores.**

A pandemia da covid-19 expôs intensamente os ressignificados que a relação “casa-rua” está assumindo na sociedade atual, foi possível notar a difusão do trabalho em *home office*, o aumento dos hábitos de compras pela internet, bem como uma maior busca por serviços de *delivery*. Nesse sentido, a pesquisa elaborada pelo Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos

Socioeconômicos (DIEESE), em dezembro de 2020, estimava que havia 950 mil motoentregadores cadastrados em aplicativos no país.

No decorrer dos deslocamentos diários de casa para o trabalho, foi possível observar, nas ruas praticamente vazias, o visível aumento desta categoria de trabalhador. Os motoentregadores indo e vindo de um lugar para o outro, por muitas vezes rompiam o silêncio das ruas vazias pandêmicas, com o alto som do cano de descarga.

A atividade profissional de motoentregador é um fenômeno urbano bastante recente: tem suas origens em meados da década de 1980 e se intensifica nos prelúdios da década de 1990 (SILVA, 2009). Sua integração à paisagem urbana segue em paralelo à reestruturação produtiva do capitalismo contemporâneo e modifica os desenhos sócio-espaciais das cidades. Antunes (2002) analisa a trajetória de reestruturações do mercado de produção no mundo capitalista, o autor afirma que as mudanças na forma de produzir mercadorias em si não configuram uma ruptura do sistema com o capital, mas o eleva a formas superiores do seu desenvolvimento antagônico.

A década de 1970 marca um período de transição e não de substituição do modelo de acumulação fordista para o modelo de acumulação flexível das forças produtivas. As décadas de 1980 e 1990 dão prosseguimento ativo a transição do capital que, nos anos 2000, assume caminhos aterradores para grande parcela da população trabalhadora (ANTUNES; ALVES, 2004).

A reestruturação produtiva trouxe ao mundo do trabalho, de acordo com Antunes (2005), um vasto impacto em decorrência do massivo incremento da mecanização e da tecnologia. O desemprego, a informalidade e a intensificação das formas de extração do trabalho, em tempo cada vez menor, trouxeram ao trabalhador o prejuízo a sua noção totalizante da construção das mercadorias. Embora a mecanização e o incremento tecnológico não eliminem integralmente o trabalho vivo, propiciam a fragmentação da construção de mercadorias e um ambiente favorável para as contratações precarizadas, terceirizadas, *part-time*. Telles (2007, p. 174) ressalta que:



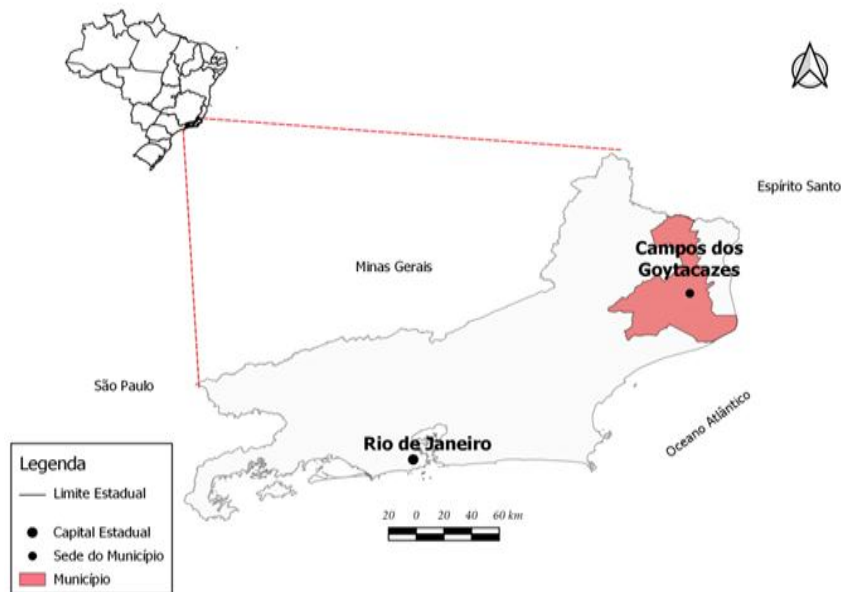
[...] Em termos gerais, anos de reestruturação produtiva e da chamada flexibilização das relações de trabalho terminou por esfumçar as diferenças entre trabalho, desemprego e expedientes de sobrevivência, na própria medida em que o assim o chamado informal instala-se no coração dos modernos processos produtivos e, no mesmo passo, se expande pelas vias de redes de subcontratação e formas diversas de mobilização do trabalho temporário, esporádico e intermitente [...].

Silva (2009) aponta em sua pesquisa “Motoboys, circulação e trabalho precário na cidade de São Paulo” que, por meio da observação da atividade profissional de motoentregador, é possível ter um ângulo privilegiado acerca das transformações sócio-espaciais das cidades e das alterações econômicas do mundo do trabalho.

[...] a atividade do motoboy traduz de forma mais ou menos aguda as condições e as contradições do mundo do trabalho atual, uma das mais predatórias profissões existentes na cidade. [...] essa atividade impulsionada pelas altas taxas de desemprego, pelo intenso crescimento do setor de serviços, pela implosão e junção de velhas e novas normas de regulamentações do trabalho, práticas sócio-espaciais voltadas para o consumo desenfreado em um espaço onde a exigência é a circulação sempre fluída, conecta-se a uma densa rede informacional articulada uma espécie de gestão da circulação no espaço urbano [...] (SILVA, 2009, p. 42).

Essa realidade também pode ser vista nas ruas de uma cidade de médio porte, como a cidade de Campos dos Goytacazes.

FIGURA 1 – Representação cartográfica da localização espacial da cidade de Campos dos Goytacazes



Fonte: Elaborado pela Autora (2021)

O aumento dos motoentregadores no cenário urbano campista é resultante dos impactos e implicações que a participação de economias periféricas tem no contexto mundial. A atividade dos motoentregadores pertence a uma trajetória histórica de produção, fruto de novas necessidades urbanas, que revelam as mudanças no universo do trabalho e no espaço da cidade, este reproduz as estratégias e as racionalidades do capitalismo contemporâneo.

Embora o objetivo desta pesquisa seja conhecer e analisar o comportamento tático dos trabalhadores de motoentrega nas ruas, é necessário resgatar o debate em torno de alguns pontos da reestruturação da produção devido à sua estreita relação com a informalidade. Conforme Gago (2018), embora a informalidade seja uma estratégia imposta “de cima” pelo capital, é capaz de estimular “táticas populares” no trabalho nas ruas, segundo a autora, essas práticas “[...] são responsáveis pela heterogeneidade social e pelo conjunto de resistências que pressionam o neoliberalismo de ‘baixo para cima’ [...]” (GAGO, 2018, p. 18).

O trabalho na rua apresenta uma mistura de lógicas e racionalidades, que são vistas, geralmente, como incompatíveis, pois esse tipo de trabalho é exercido, normalmente, em condições informais e precárias. Contudo, Reginensi (2009, p. 6) vê a informalidade como algo capaz de “[...] expor iniciativas, ainda que marcadas de vulnerabilidade ou mesmo de exclusão, mas que merecem atenção por ensinar

muito sobre a cidade e sobre nós [...]”, essas iniciativas contribuem para a elaboração de táticas de resistências cotidianas.

### 3 APROXIMAÇÕES COM O TRABALHO DE RUA DOS MOTOENTREGADORES: “O CORRE”<sup>11</sup> ENTRE CONHECIMENTOS TÁTICOS E (RES)SIGNIFICADOS NO COTIDIANO

A vida cotidiana dos sujeitos é permeada por uma rede complexa de contextos econômicos, sociais e culturais. Em atenção a esses contextos, no capítulo anterior, houve o empenho em resgatar alguns dos marcos que nortearam os processos de reestruturação produtiva do mercado capitalista, os quais repercutiram diretamente nas formas assumidas pelo trabalho nos dias atuais. Heller (2008), referência clássica sobre os estudos do cotidiano, propõe uma leitura dialética das estruturas da vida cotidiana.

Para a autora, através do resgate do passado, é possível compreender elementos do presente e, desse modo, identificar que o capitalismo, ao longo dos anos, vem colocando sujeitos ou grupos em situações de vulnerabilidade e os expondo cada vez mais aos riscos e situações de subalternidade em classe, cultura, etnia, educação e saúde. Segundo Heller (2008), as atividades do dia a dia desenvolvem indivíduo singular e, por consequência, a reprodução social de uma ordem. Heller (2008) sugere que os sujeitos elevem suas atitudes cotidianas a uma consciência de classe para que consigam transpor o cotidiano imposto.

Outro autor clássico que analisa a complexidade do cotidiano, em conformidade com Heller (2008), é Lefebvre (1991). Para o autor, as estruturas econômicas interferem nas ações e nos pensamentos dos sujeitos no cotidiano. Michel de Certeau (2014, p. 41), principal referencial teórico deste trabalho, descreve:

[...] O cotidiano como aquilo que nos é dado cada dia (ou que nos cabe em partilha), nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão no presente. [...] O cotidiano é aquilo que nos prende intimamente, a partir do interior. [...] É uma história a caminho de nós mesmos, quase em retirada, às vezes velada. [...] O que interessa ao historiador do cotidiano é o Invisível.[...]

Portanto, Certeau (2014) está em consonância com Heller (2008) e Lefebvre (1991), entretanto faz um alerta para as práticas invisíveis, que não são possíveis de

---

<sup>11</sup> Conforme o Dicionário Informal, a palavra “corre” é uma gíria e seu significado relaciona-se à agilidade, ao tempo curto e à busca por trabalho. Pais (2010) afirma que o corre-corre nas cidades vem por fim ao paradigma da lentidão no espaço urbano e reflete as alterações do modo de trabalho e de produção capitalista na sociedade atual, mais adiante no texto será retomada essa análise.

se interpretar a partir de análises sociais e econômicas acerca do cotidiano. Certeau (2014, p. 39) rebate que;

[...] muitos trabalhos dedicam-se em estudar o cotidiano e mantêm-se com olhar focado na questão da produção econômica capitalista”, a meu ver “[...] o poder centralizador destas análises [...] não deixa aos consumidores<sup>12</sup> um lugar onde possam marcar o que fazem com os produtos [...].

De acordo com Certeau (2014), é necessário refletir sobre as formas de subversão, de reapropriação dos “consumidores” no cotidiano, embora suas ações pareçam invisíveis e silenciosas, são capazes de desestabilizar<sup>13</sup> a ordem imposta.

Nesta etapa da pesquisa, pretendo apontar as experiências do trabalho na rua vivenciadas por motoentregadores via aproximações off-line e on-line com “o corre”, analisando o seu conhecimento tático e (res)significados no cotidiano.

### 3.1 A pesquisa de campo on-line

Em abril de 2020, quando escolhi como objeto de pesquisa expor o cotidiano social e cultural de motoentregadores que permaneciam trabalhando e trafegando pelas ruas, era o início da pandemia e a vacina ainda era uma possibilidade distante. Contudo, existia a ansiedade de submergir na rotina desses sujeitos. Busquei, então, por contribuições<sup>14</sup> que me apontassem caminhos alternativos de aproximação com a pesquisa de campo nesse período de profundas incertezas.

Um dos locais de inspiração encontrados foi o *blog* coletivo “Confinaria - Etnografias em Tempos de Pandemia”, do Centro em Rede de Investigação em Antropologia (CRIA). O *blog* está on-line desde março de 2020 e tem reunido uma produção de conteúdo em diferentes formatos, com experiências e reflexões de pesquisadores/as de vários locais do mundo. Outra fonte de direcionamento foi o vídeo transcrito para o português pelo *blog* do Laboratório de Estudos de Teoria e

<sup>12</sup> Certeau (2014) emprega o termo consumidor para designar os sujeitos sociais que vivem na sociedade de consumo capitalista.

<sup>13</sup> Em *Delivery Fight*, a luta contra os patrões sem rosto. O autor Callun Cant (2020) narra como foi organizada a maior greve dos apps na Inglaterra. Guy Standing (2014), em sua obra “O precariado: a nova classe perigosa” descreve acerca do precariado e afirma que trabalhadores precários, como os motoentregadores, podem ser o prenúncio de uma sociedade melhor para as próximas gerações tendo em vista sua capacidade de articulação e reivindicação.

<sup>14</sup> Disponível em: <https://confinaria.hypotheses.org>. Acesso em: 10 out. 2020. Texto e vídeo disponível em: <https://blogdolabemus.com/2020/05/23/notas-sobre-a-pandemia-como-conduzi>.

Mudança social (LABMUS), do antropólogo Daniel Miller, que é professor no Departamento de Antropologia da University College London. No vídeo, o professor oferece perspectivas para encarar o trabalho de campo no universo virtual, num momento em que muitos pesquisadores se veem sem outra opção para prosseguir com seus estudos, em razão da pandemia do novo coronavírus.

Diante da impossibilidade de caminhar fisicamente pelo campo para observar os sujeitos pesquisados, em um primeiro momento, debrucei-me perante a maior janela existente nos dias atuais, a internet. Kozinets (2014), assim como Miller (2020), assinala que, nos dias atuais, o mundo on-line e o off-line são quase inseparáveis, dado o tamanho da nossa relação com a internet e seu impacto em nossas vidas. Observar atentamente as relações sócio-culturais dos sujeitos pesquisados no mundo on-line torna-se, portanto, uma estratégia viável de aproximação com o objeto pesquisado.

A observação de pesquisa realizada no mundo on-line, conforme Kozinets (2014), possibilita ao pesquisador(a) apreender a cultura dos sujeitos pesquisados, pois viabiliza contato com diversos sistemas de significados simbólicos dos quais a linguagem é o principal, mas Miller (2020) adverte que o pesquisador deve ficar lá tempo suficiente para obter um senso de repetição, de tipicidade e, acima de tudo, de normatividade dos significados, símbolos e linguagens.

O trabalho de campo on-line, embora seja um terreno fértil, facilitador de acessos e minimizador de espaços, possui distinções se comparado a pesquisa de campo off-line, principalmente no que tange o engajamento dos envolvidos. Miller (2020) afirma que a experiência de ingresso de campo face a face e o desejo potencial da inclusão ao grupo fazem com que a observação e a participação durante a pesquisa off-line signifique algo bem diferente da on-line.

Dessa forma, a aproximação on-line e a off-line podem e devem ser usadas metodologicamente de maneira simultânea, uma faz sentido a outra. De posse desses ensinamentos, percorri um vasto número de conteúdos relacionados aos motoentregadores, tais como: portais de notícias, canais do *YouTube*, perfis de *Facebook* e *Instagram* e grupos do *WhatsApp*.

Na plataforma do *YouTube*, há muitos canais com conteúdo voltado para os motoentregadores, alguns têm mais de 1 milhão de seguidores e vídeos com

milhares de visualizações. Os moto-tubes<sup>15</sup> abordam diversificados temas em seus vídeos, entre os quais destacam-se: informações de compra e venda de moto e acessórios, dicas para ingressar em aplicativos e orientações com suas respectivas atualizações, lições de aprendizado para uso operacional com máquinas de cartões e ainda segurança no trânsito. O ativismo político também se destaca como pauta central de alguns canais. Por outro lado, há um grande número de canais com conteúdo polêmico, que envolve temas como: manobras de motos, fuga de blitz da polícia, reagindo a assaltos, rchas e vingança a estabelecimentos e usuários.

Nos aplicativos do *Facebook* e do *Instagram*, os *blogueiros*<sup>16</sup> de moto conseguem maior visibilidade, produzindo postagens diárias e fazendo *lives*. Nessas plataformas, há a tendência à produção de conteúdo com foco na mobilização política da categoria. Acredita-se que esse tipo de pauta recebe maior atenção nessas plataformas digitais devido ao seu formato mais popular, prático, interativo e facilitador de construção de redes.

A partir das plataformas digitais *Facebook* e *Instagram*, é possível ingressar facilmente em grupos do *WhatsApp* e do *Telegram* com motoentregadores do Brasil todo. No *Instagram*, em um perfil aberto, a quem tiver interesse de participar, o perfil @ifood\_entregador disponibiliza um link de acesso a um grupo do *WhatsApp* com entregadores de toda parte do país. Fundado no dia 5 de abril de 2020 por um motoentregador de São Paulo, esse grupo de *WhatsApp* se descreve como o primeiro grupo com entregadores de todo Brasil.

As regras de postagens descritas no grupo afirmam o seguinte: “Não mandar coisas que não são relacionado a ajuda e dicas sobre entregas, qualquer violação será removido imediatamente”. No controle do teor das conversas, há três administradores, dois que possuem o DDD do telefone de São Paulo capital e um com o DDD do Rio de Janeiro, entre os participantes do grupo, foi observado o DDD telefônico de diversos estados e regiões do país.

O grupo de *WhatsApp* @ifood\_entregador do Brasil possui um total de 257<sup>17</sup> membros, que conversam diariamente sobre suas táticas na prática cotidiana de

---

<sup>15</sup> Moto-tubers é o nome popular dado, no Youtube, aos produtores de conteúdo que pilotam motos. Entre os canais com maior popularidade estão: o “motoka cachorro”, “motoboys vida loka” e o “entregador de lanche”.

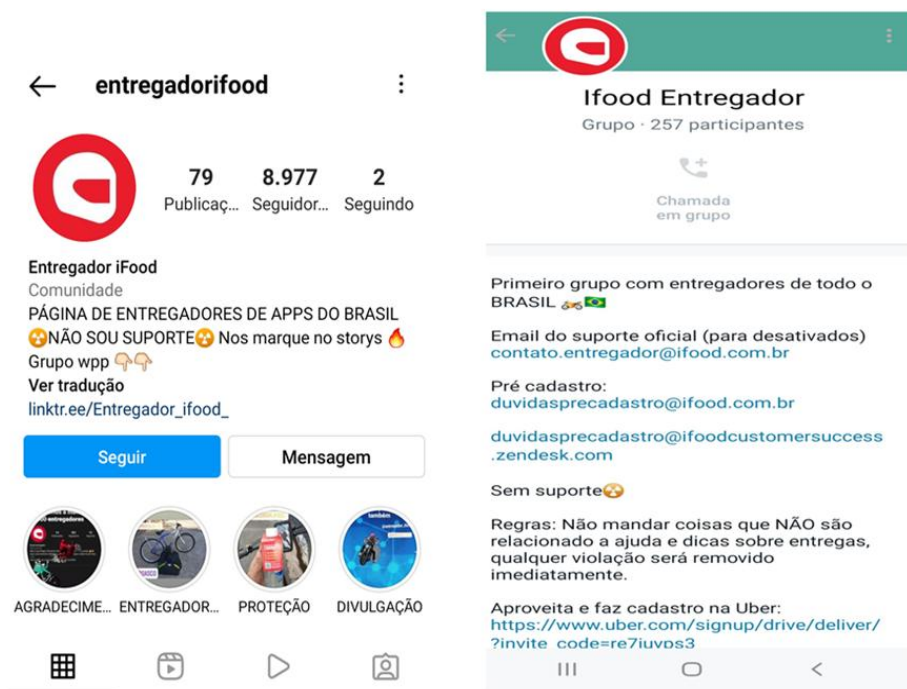
<sup>16</sup> Blogueiros é o nome comumente utilizado para denominar os usuários de plataformas digitais que realizam postagens em páginas do tipo *blog* (diários), *Facebook* e *Instagram*. Um dos perfis mais conhecidos é o do Paulo Roberto, conhecido como “Galo de luta” e o “Rizolito Motoboy”.

<sup>17</sup> Última verificação da quantidade de membros do grupo realizada em 14 de janeiro de 2022.

entregas. Nos diálogos, observados entre maio de 2020 e fevereiro de 2021, foi possível identificar uma tensão constante no relacionamento dos motoentregadores com as plataformas de aplicativos que prestam seu trabalho. Embora o grupo receba o nome *@ifood\_entregador do Brasil* e grande parte dos participantes do grupo estejam vinculados ao Ifood, há os integrantes de outros aplicativos, tais como: Uber Eats, Bee e Rappi.

O estresse diário dos trabalhadores é elevado no que tange suas relações com as plataformas de entrega, principalmente nas seguintes situações: atualização das versões do aplicativo, os critérios de pontuação, a aplicação de suspensões e ainda as próprias modalidades de prestação de trabalho.

FIGURA 2 – Print da tela da página do Instagram que disponibiliza o link de acesso ao grupo Ifood Entregador



Fonte: Print do Instagram Ifood Entregador

As atualizações das versões do aplicativo causam alguns erros em contas. Conhecidos como “*bugs*” de atualização, quando ocorrem, impossibilitam o *login* de algumas contas, distorcem o mapa de rotas, alteram as áreas das coberturas dos



operadores de nuvem. No que tange as pontuações, é muito questionado no grupo o critério de pontuação a partir da avaliação de clientes e estabelecimentos.

Certa vez, houve a seguinte fala no grupo: “...tem estabelecimento que não tem o produto igual ao da foto aí a culpa fica no motoka” (fragmento extraído de conversa do grupo *@ifood\_entregador do Brasil* - outubro 2020). A narrativa faz referência a clientes que pontuam mal o entregador em decorrência da decepção do item recebido. As situações em que as suspensões são aplicadas aos motoentregadores é um ponto fortemente debatido nas conversas, pois interfere diretamente na quantidade de dias que o entregador está proibido de trabalhar e, conseqüentemente, de ter renda e no número de chamadas “*bipadas*” que a plataforma direciona para o entregador.

As plataformas digitais do Ifood e do Uber Eats são as empresas que possuem o maior número de trabalhadores cadastrados. A forma de operacionalização das atividades e a relação entre empresa e trabalhador são bem parecidas em ambas as empresas. Contudo, no Ifood, há a possibilidade de dois tipos de prestação de trabalho, a modalidade de Operador Logístico (OL) e a nuvem. Na modalidade de prestação de trabalho por OL, é exigido do motoentregador fidelidade à plataforma e o cumprimento de uma carga horária fixa de trabalho, dividida em três turnos, de segunda a sexta.

O primeiro turno inicia às 10h e termina às 14h30min, o segundo turno inicia às 14h30min e vai até as 18h e o terceiro turno tem início às 18h e vai até as 00h. O prestador de trabalho tem direito a 20min de pausa por turno e existe a possibilidade de escolha de trabalho em mais de um turno, durante o turno, há um rigoroso controle de horário e produtividade feito pelo supervisor de área, conhecido popularmente como “líder de praça”. Tanto na modalidade OL quanto na modalidade nuvem o pagamento pelas entregas é feito às terças-feiras e as bonificações são pagas às sextas-feiras.

Na modalidade OL, o pagamento é de valor fixo, executado pela plataforma mediante o cumprimento dos turnos trabalhados e da produtividade estipulada, assemelhando-se a um funcionário registrado via CLT, entretanto esse prestador de trabalho não tem férias, folgas remuneradas, direito à licença médica ou 13º salário. Nessa modalidade, não há a mobilidade de horários ou dias de folga, a carga horária e as escalas devem ser cumpridas à risca. O motoentregador prestador de serviço por OL é monitorado por algoritmos, sob a supervisão de alguém que ele

desconhece. Comumente, as plataformas contratam pequenas empresas terceirizadas para esse serviço.

Assim, quando, por algum motivo, o motoentregador não faz *login* apresentando-se para o serviço, é sumariamente suspenso, o suporte para reportar a sua ausência é feito via mensagem e nem sempre é imediata. Para o prestador de trabalho OL, a plataforma comumente disponibiliza, sem necessidade de pontuação, jaqueta do aplicativo, *bag* e maquininha de cartão.

Na modalidade de prestação de serviço que recebe o nome de nuvem, o entregador organiza sua jornada de trabalho, faz marcações acerca das regiões que tem interesse de trabalhar e recebe conforme a sua produtividade e os valores dos dinâmicos<sup>18</sup> correspondentes às suas entregas. O motoentregador por nuvem é aquele que comumente espera uma coleta parado em ruas ou em concentração em *shoppings*, restaurantes ou supermercados. Embora a primeira aproximação com os sujeitos pesquisados tenha sido via campo on-line, foi possível constatar que “a vida do motoka não é nada fácil!” (título do vídeo do episódio postado no dia 22 de janeiro de 2019, pelo canal *Entregador de lanches, manô!*).

O trabalho de motoentregador é árduo, exige muitas competências, tais como: vigor físico para pilotar a moto desde cedo e voltar para casa tarde da noite, carregando mochilas pesadas. As “bags” são encontradas em versões de 50 e 85 litros, transportando, respectivamente, entre 15 e 20 quilos. Bravura para trafegar sem medo aparente pelas artérias que levam o fluxo de mercadorias no espaço urbano. Constante atenção para conduzir a moto em meio ao estresse diário de compartilhar o espaço urbano com pedestres e demais veículos, como carros, ônibus e caminhões. Agilidade tática diante das adversidades cotidianas (rapidamente promover uma proteção à chuva, ou ainda localizar uma casa em uma rua sem números precisos).

Durante as observações on-line, meu olhar esteve atento aos símbolos e linguagens utilizadas pelos pesquisados durante a comunicação em seus vídeos, *lives*, comentários escritos nas páginas e os diálogos no grupo de WhatsApp. Há uma criatividade ímpar entre esses profissionais no que tange a criação de

---

<sup>18</sup> É dado o nome de dinâmico ao sistema de variação de preço do valor pago pelas corridas em aplicativos. O dinâmico aumenta quando há poucos entregadores para atender as solicitações e diminui quando há muitos entregadores. Isso faz com que o aplicativo tenha sempre pessoas trabalhando. O valor do dinâmico é calculado a partir do valor mínimo pago por rota, considerando o número de entregadores em uma dada região e quantidade de coletas disponíveis. No mês de setembro de 2021, o valor mínimo da rota em Campos dos Goytacazes era de R\$5,31.

expressões e gírias para traduzir seus sentimentos e situações cotidianas. Dentre as inúmeras gírias e expressões identificadas, conheci “o corre”.

No livro “Viração: experiências de meninos na rua”, a antropóloga Maria Filomena Gregori (2000) atribui um lugar de relevância a uma expressão informal: a “viração”. Para a autora, por meio dessa expressão, é possível traduzir a simbiose de um sentimento particular dos meninos na rua, que lutam pela sobrevivência a uma realidade presente no espaço urbano. Inspirada pela síntese analítica realizada por Gregori (2000) no uso de expressões cotidianas informais, observei sentenças como: “correr atrás”, “fazer um corre”, “estou no corre”, “essa é a realidade do corre”, “o corre tem que ser maior para quem não nasceu herdeiro”.

Consegui captar a narrativa da constante busca pela sobrevivência, do trabalho árduo de sujeitos que sofrem continuamente com vulnerabilidades impostas “de cima”. Segundo Antunes (2020a, p. 19), essa realidade de luta “[...] atinge a totalidade da classe trabalhadora, que se encontra sob fogo cruzado”, entre o desemprego e as formas intensas de exploração do trabalho, de precarização. A lógica do trabalho no mercado neoliberal tem elevado ao máximo o imperativo da velocidade, da urgência, o atendimento da demanda a qualquer custo. O “aqui e agora” alimenta a “correria”, fazendo valer a máxima “tempo é dinheiro”.

A expressão “o corre” ou “no corre” foi criada a partir da expressão já consagrada popularmente *correria*<sup>19</sup>, de acordo com o dicionário de português informal, ela não deve ser interpretada apenas morfológicamente, pois a sociedade emprega a expressão em múltiplos sentidos, podendo variar conforme a região do país e o contexto empregado. Dentre os sinônimos apresentados para a expressão, o dicionário indica: “roda-viva, lufa-lufa, corre-corre, luta no trabalho, conquista”. O verbete também se relaciona a tarefas do dia a dia, batalha, ir atrás de algo.

“O corre” ou “no corre” é uma das expressões regularmente utilizada na narrativa, na escrita de muitos motoentregadores quando buscam traduzir a experiência de instantaneidade, velocidade e urgência que a vida urbana exige para obtenção da sobrevivência. Pais (2010) reflete, em seu artigo “O ‘corre-corre’

---

<sup>19</sup> Definição extraída do dicionário on-line de português informal. A página apresenta-se como uma ferramenta gratuita na internet, na qual os verbetes são sugeridos pelos usuários e seu significado está em contínua construção pelos participantes. O dicionário informal de português é uma iniciativa coletiva para documentar a evolução da língua on-line.

cotidiano no modo de vida urbano”<sup>20</sup>, sobre as interferências aterradoras que a velocidade do cotidiano vem introduzindo em nossas subjetividades. A “correria” diária a qual somos submetidos, desde o toque dos despertadores até aquela última olhada nas redes sociais antes de dormir, é atribuída, pelo autor, à sociedade capitalista, que, no seu desenrolar, foi alterando as formas de locomoção, de produção e de comunicação.

Pais (2010) ilustra sua análise apontando o aumento da mecanização na indústria, a ampliação da frota de carros nas cidades e na difusão da internet. Para o autor, o desenvolvimento da sociedade capitalista foi produzindo, ao longo das décadas, essa “correria” que atropela os sujeitos na vida cotidiana. As consequências dessa velocidade são tarefas executadas de forma cada vez mais rápida, repetitiva e vazia de sentido, fazendo desaparecer quem as realiza na insipidez da rotina.

A “correria” na rotina dos motoentregadores faz com que esses trabalhadores tenham que assumir riscos diariamente, seja financeiro, no trânsito, na saúde e nas suas próprias vidas, para seguirem entregando. Em uma fala extraída de um dos episódios do canal do *YouTube* “Motoka - Cachorro”, um entregador afirma que “a maior entrega de um motoca é depois do corre chegar em casa a salvo no fim do dia”.

O cotidiano de trabalho dos motoentregadores deve ser, portanto, analisado constantemente com base nos riscos que “sofrem”, nos riscos que “correm” e ainda nos riscos que “buscam”, nesse caminho, é necessário reconhecer que há vários “deslocamentos” de sentido, os quais enfatizam essas ações ativas nos sujeitos. Lidar com “o corre” diário exige dos motoentregadores capacidade para desenvolver táticas de sobrevivência material, como também táticas para aquisição de posicionamentos simbólicos a fim de lidar com diferentes sujeitos, entidades e tipo de imagens que são constantemente elaboradas sobre eles.

O posicionamento simbólico da imagem dos motoentregadores é constantemente reelaborado pela sociedade. Através da análise de Becker (2009) sobre o comportamento dos desviantes (ou outsiders), é possível compreender que todos os grupos sociais possuem suas regras e os que as infringem são vistos como os desviantes. O desvio não se refere à qualidade do ato que a pessoa comete, mas

---

<sup>20</sup> O artigo representa uma síntese do livro “Lufa-lufa cotidiana: ensaios sobre cidade, cultura e vida urbana”, do ano de 2015.

a sua consequência perante o outro, ou seja, o ato do desvio depende de como as pessoas reagem a ele, depende da avaliação no processo de julgamento.

O comportamento veloz e imprudente praticado, por vezes, por motoentregadores no trânsito pode ser considerado desviante, ou ainda, marginal para uma parcela da população e para os demais motoristas, tendo em vista que nem todos compreendem o porquê da “correria”. Diferente, por exemplo, de um condutor de ambulância que, embora esteja em velocidade e, por vezes, seja imprudente no trânsito, possui em sua ação um sentido de salvar vidas.

No documentário “Motoboy, de vilão a herói”, produzido no ano de 2020 por Danilo Alves, um ex-motoboy, foi exibida a relação material e simbólica com que motoentregadores exerceram suas atividades de trabalho durante a pandemia, essa relação foi mostrada por meio de entrevistas. No documentário, há falas descritivas acerca das dificuldades materiais no exercício de trabalho e ainda relatos de situações de variação de imagem simbólica tanto por preconceito de alguns clientes, que solicitam: “toque a campainha e coloque a comida na porta”, por medo da contaminação por covid-19, mas também há situações de reconhecimento profissional: “a senhora abriu a porta e bateu palma pra mim me agradecendo”.

Durante toda a análise de conteúdo on-line, foi possível observar, no grupo do WhatsApp, a busca incansável por melhorias nas condições de trabalho, sejam materiais, sejam simbólicas. Embora o exercício profissional de motoentregador não seja um ofício que se aprende como um mestre artesão ou exija uma grande escolarização profissional (teoricamente, basta ter 21 anos e habilitação para moto), na prática, existe um amplo conhecimento que é cunhado por esses sujeitos com base nas experiências cotidianas.

O esforço coletivo para que a profissão seja reconhecida como vital no mundo atual exige muitas atitudes de resistência e desafios dos grupos. Giddens (2002), quando reflete acerca da modernidade e da identidade, afirma que o capitalismo atual é responsável por tecer mecanismos de desencaixes que atuam desqualificando muitas atividades e saberes da vida cotidiana. Assim, segundo o autor, a sociedade tende a relacionar “ocupações monótonas ou desagradáveis como posições de baixa confiança e mal pagas” (GIDDENS, 2002, p. 25).

No período em que estive debruçada na janela da internet observando as manifestações sócio-culturais de motoentregadores, compreendi parte da dinâmica de suas rotinas, notei o uso de expressões que externam as suas emoções e ainda

atitudes táticas de rebeldia. Identifiquei situações nas quais existe a desqualificação social da profissão. Acompanhei a realidade daqueles que não possuem mais o espaço para a prudência, que necessitam correr e se arriscar constantemente para sobreviver.

### **3.2 A pesquisa de campo off-line**

O Reino Unido, em dezembro de 2020, foi o primeiro país a iniciar o processo de vacinação da covid-19 em sua população, a partir desse momento, o mundo passou a vislumbrar um controle da pandemia. Contudo, Boaventura (2020a) menciona que a pedagogia do vírus revelou o quanto são cruéis e discriminatórias as soluções no enfrentamento de crises sanitárias e no acesso dos países periféricos e suas populações a tratamentos de saúde. Boaventura (2020a, 2020b) afirma que o coronavírus só se transformou em problema de saúde global grave quando contaminou as populações ao norte do hemisfério, onde concentra-se os países mais ricos.

O autor sustenta a afirmativa citando e comparando o tratamento dado à epidemia de SIDA/AIDS nos anos de 1980 e a epidemia de Malária em 2016, ambas com origem na África, acrescento a epidemia do Zika vírus no Brasil, em 2015. Boaventura (2020a) afirma que a epidemia de SIDA/AIDS só foi encarada como crise sanitária mundial quando a doença avançou, tornando-se expressiva nas populações de países ao norte, mesmo que as epidemias de Malária e Zika vírus tenham acometido um grande número de pessoas em seus respectivos países, essas doenças não avançaram expressivamente rumo aos países do norte, portanto não foram consideradas crises sanitárias mundiais.

Antunes (2020a, p. 20) afirma que “[...] a pandemia de covid-19 exhibe todas as características de uma pandemia de classe, gênero e raça. Embora os esforços de mitigação estejam convenientemente ocultos na retórica de que todos estão juntos nesta guerra [...]”. O horizonte de retomada da vida no Brasil ainda estava distante, não exclusivamente em decorrência das desigualdades mundiais ao acesso às vacinas, mas, principalmente, pelo negacionismo político brasileiro, que boicotou a compra de vacinas, promoveu subnotificação dos dados epidemiológicos e não executou um plano nacional eficiente de prevenção e vacinação da doença.

No dia 02 de março de 2021, fui vacinada com um dos primeiros lotes da CoronaVac, que chegou ao país. Após 21 dias, estava completamente imunizada. Um sentimento de alívio tomava conta de mim, pois, constantemente, era assombrada pelo sentimento de carregar o vírus para casa, no entanto temia pelos meus amigos e familiares que iriam aguardar por meses a sua vez de vacinar. Embora já estivesse em um processo de inserção em campo off-line desde março de 2020, apenas em setembro de 2020 consegui realizar entrevistas com motoentregadores que ficam aguardando por coletas em um centro de compras na área central de Campos dos Goytacazes. Esse local é frequentemente visitado por mim durante a semana, dessa forma, me aproximei e consegui realizar três entrevistas com o Sr. LM, o Sr. R e o Sr. T.

A pesquisa de campo é descrita por Reginensi (2019) como um tipo de viagem pela disponibilidade de se expor à diferença e, também, sempre se pôr em uma atitude de construção. A autora utiliza os conceitos de agenciamento e de simpatia, criados por Deleuze e Guattari (1980), para discutir os arranjos, conexões que surgem durante a pesquisa de campo.

Reginensi (2019) chama a atenção para a multiplicidade de vozes que ligam elementos heterogêneos na realidade cotidiana, transformando em simpatia, esta é compreendida não como um fator de distância com o outro, tampouco de tornar-se esse outro, mas como um fator de busca em ter algo a ver com o outro. A partir desse primeiro contato positivo, me senti motivada a me aproximar de outros grupos de motoentregadores, ampliando o campo da aproximação off-line com o grupo de sujeitos pesquisados.

Durante o período de observação off-line, além do centro de compras, já havia selecionado três outros locais da cidade com grande concentração de entregadores, onde eu poderia realizar entrevistas, os locais selecionados foram: a Rua Alberto Torres, no centro, por conter um grande número de lojas de acessórios e peças para motos e duas lanchonetes de *fast food*, localizadas também na área central da cidade de Campos dos Goytacazes. Após ter ido a esses locais por duas vezes e ficado apenas observando, na terceira vez, me senti segura para abordar os motoentregadores, convidando-os para entrevistas.

### 3.3 Casa de peças: o saber (res)significado como profissão

Portando uma prancheta e um roteiro de entrevista semiestruturado, realizei três entrevistas na parte da manhã do dia 15 de abril de 2021, na Rua Alberto Torres. Por outras duas vezes, já havia caminhado pela rua observando o fluxo de motoentregadores pelas lojas, contudo, até esse dia, não tinha entrevistado ninguém. Nesse dia, decidi sentar em um bar localizado na rua e pedi um cafezinho, quando um rapaz uniformizado, com capacete pendurado no braço, sentou em um banco ao meu lado e também pediu um café. Enquanto ele aguardava pelo café solicitado e mexia em seu celular, senti que aquele momento era oportuno para abordá-lo.

Apresentei-me ao Sr. D, de 28 anos, falei sobre a minha pesquisa e perguntei se ele poderia participar respondendo algumas perguntas. Ele respondeu: “[...] estou de boa, deu uma parada aqui na correria, vim tomar um café. Dá sim! [...]”. Enquanto tomava o seu café, o Sr. D foi respondendo minhas perguntas acerca dos aspectos do seu ingresso na atividade como motoentregador e sua rotina de trabalho.

Residente no Parque Lebret, um bairro localizado na área de periferia de Campos dos Goytacazes, Sr. D me contou que aos 16 anos aprendeu a pilotar moto: “[...] meu irmão tinha uma ‘CGzinha’, aprendi andar nela com ele [...] tinha uns 17 para 18 anos já cortava tudo! [...]”. Entretanto, o trabalho em duas rodas só veio anos depois: “[...] terminei os estudos e fiz curso para embarcar, tirei toda documentação, até cheguei embarcar por um tempo, mas depois a empresa me dispensou”. Ele segue contando sua história: “aí nasceu minha filhinha (me mostrou a tatuagem com o nome da menina) [...] não podia ficar esperando para ser chamado para embarcar de novo, né? [...] Então, coloquei currículo por ai, né!?... aí essa loja me chamou para ser entregador [...]”.

Ao término da entrevista, o Sr. D me conduziu a outros dois colegas seus que também eram motoentregadores e trabalhavam com entregas em casas de peças. A experiência de observação e entrevista com os motoentregadores Sr. D, Sr. R e Sr. WG na rua da loja de peças contribuiu muito para a minha pesquisa, pois me permitiu notar o uso tático de saberes prévios para buscar renda e emprego, bem como o processo de trabalho migratório entre setores.

Os interlocutores, embora estivessem na condição de empregados formais, são trabalhadores sobrantes de outro setor econômico (no caso o petróleo), a partir



da ressignificação tática de um saber prévio (andar de moto), conseguiram oportunidade de trabalho.

### **3.4 Lanchonete de *fast food*: o perfil do motoentregador na cidade**

Moro em um apartamento na área central da cidade de Campos dos Goytacazes, o local possui uma sacada de frente para uma rua agitada pelo fluxo de lanchonetes e restaurantes. Dessa sacada, é possível ver as motocicletas chegando e saindo das lanchonetes de *fast food*, aos finais de semana, esse fluxo se intensifica. Quando me propus entrevistar motoentregadores que realizam esse tipo de entrega, já previa algumas dificuldades, tais como: sair à noite e o tempo corrido para a realização das entrevistas, pois era um momento bem dinâmico para esses trabalhadores.

As partes externas de duas lanchonetes de *fast food* foram escolhidas por mim em decorrência do grande fluxo de motoentregadores durante à noite, ambas na área central da cidade, no dia 20 de abril de 2021, realizei duas entrevistas e outras duas no dia 23 de abril de 2021.

Nesses locais de coleta de entregas, constatei que a profissão de motoentregador é majoritariamente masculina e composta por jovens, observei um número pequeno de mulheres motoentregadoras nos locais visitados. Fato apontado também na pesquisa realizada pelo Centro de Estudos Sindicais do Trabalho (CESIT/Unicamp) no mês de maio do ano de 2020, com base em dados do PNAD Covid-19.

Entre os 2,1 milhões de motoristas de aplicativos, 94,9% são homens, dos 271,7 mil motoboys, 97% são homens e dos 645,9 mil entregadores de mercadorias, 93,9% são homens. A mesma pesquisa aponta que, em relação à faixa etária, é possível observar entre os motoboys/entregadores a idade entre 18-29 anos, ou seja, mais jovens, enquanto que os motoristas de aplicativo estão na faixa etária entre 30-49 anos de idade.

Em um dos dias em que estive em uma das lanchonetes selecionadas havia em torno de umas 30 motocicletas estacionadas no pátio, com seus respectivos condutores, meninos jovens com mochilas no chão ou penduradas no guidão da moto, todos estavam com celulares em punho, alguns escutavam música, alguns conversavam alto e rindo, outros apenas concentrados no aplicativo.

Nessa lanchonete, em uma das minhas idas, me deparei com uma viatura da Polícia Militar e na outra vez havia uma equipe de segurança que pertence ao condomínio com entrada ao lado do pátio da lanchonete. Tanto a polícia quanto os seguranças monitoravam com atenção a movimentação dos motoentregadores. Naquele local pairava no ar uma tensão, que atribuo à relação pouco comum de um condomínio de alto luxo com o seu vizinho improvável, o pátio da lanchonete cheio de entregadores. Essa tensão, possivelmente, é efeito do preconceito sofrido por motoentregadores, que são constantemente associados a crimes violentos e tráfico de drogas.

Castro (2010), em sua tese de doutorado intitulada “Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização dos cotidianos”, aponta que, além do preconceito que marginaliza, esses trabalhadores ainda precisam lidar com o desacato de clientes e estabelecimentos, precariedade das condições de trabalho e o alto risco profissional.

Ainda na mesma lanchonete, entrevistei o Sr. JP, de 21 anos, ele trabalha por aplicativo durante à noite e no turno do almoço para: “[...] uma pessoa que serve quentinha [...]”. Perguntei a ele como foi o ingresso no trabalho de motoentregador, ele respondeu: “[...] eu comecei nessa profissão, pois eu andava de moto por lazer, de lá pra cá, aí achei que poderia trabalhar com isso, já ando mesmo de moto o tempo todo [...]”. Conheci também o Sr. V, de 23 anos, que possui um ingresso parecido com o Sr. JP: “[...] ah, nem sei como comecei nisso! Lá em casa tem essa ‘bizinha’, já andava nela, aí vim trabalhar [...]”.

A partir desses relatos, é possível observar as diferentes formas que os homens, principalmente os jovens de periferias, dão ao uso de motocicletas no meio urbano. Fernandes (2013), em sua pesquisa de mestrado sobre territórios e identidades nos grupos de motociclistas na Bahia, observa que as camadas mais populares utilizam as motocicletas, principalmente como meio de transporte, trabalho e lazer, os modelos adquiridos são os mais populares, até 200 cilindradas, ao passo que as classes mais altas usam as motocicletas, comumente, para o lazer e ter um estilo, com maiores cilindradas e marcas importadas.

Outro aspecto sobre a questão vem da análise da socióloga Vera Telles acerca das mutações do trabalho e da experiência urbana. Telles (2006) explica que os efeitos excludentes das atuais mutações do trabalho, sob o impacto da reestruturação produtiva, da financeirização do capital e da revolução tecnológica,

alteram os sentidos e os lugares do trabalho na tessitura do mundo social. Na atualidade, houve uma captura não apenas dos “tempos do trabalho”, mas também dos “tempos da vida”.

Para a parcela da população trabalhadora assalariada, não há mais os “ritos” de transição de vida. Com o declínio das condições de vida nos dias atuais, muitas famílias são conduzidas a situações de vulnerabilidade, nas quais há um constante entra e sai do mercado, em múltiplos expedientes de trabalho precário, principalmente por jovens que, desde cedo, buscam auxiliar na renda de suas famílias. As “mutações de fundo”, denominadas por Telles (2006, p. 176), alteraram continuamente o paradigma do trabalho, desfocando as diferenças entre o formal e o informal:

[...] seja no registro das miríades de expedientes de sobrevivência que mobilizam os "sobrantes" do mercado de trabalho, mas também operam como outros tantos circuitos por onde a riqueza social globalizada circula e produz valor, tornando igualmente indiscerníveis as diferenças entre emprego e desemprego, entre trabalho e não-trabalho [...] (TELLES, 2006, p. 146).

A dissolução dos “tempos fordistas” observada no estudo de Telles (2006) tende a recair sobre os jovens, principalmente do sexo masculino, de camadas mais populares. Telles (2006, p. 176) fala sobre as diferenças geracionais que alteram as experiências urbanas:

[...] um jovem que entra num mundo já revirado, em que o trabalho precário e o desemprego já compõem um estado de coisas com o qual ele têm que lidar, faz com que a estruturação do solo de uma experiência seja diferente em tudo da geração anterior [...].

A experiência de observação e entrevista com os motoentregadores Sr. JP, Sr. M, Sr. V e Sr. H nas lanchonetes de *fast food* contribuíram muito para minha pesquisa, pois pude presenciar a ausência de fronteiras no mundo atual, sejam fronteiras on-line, sejam off-line; os tempos de vida e o tempo de trabalho, bem como o sistema de trabalho pós-fordismo que é o que muitos jovens conhecem e a partir dele se organizam.

### **3.5 Centro de compras: face a face com o trabalho de rua**

Durante a atividade de pesquisa off-line, dez entrevistados compartilharam suas experiências de trabalho como motoentregadores nas ruas de Campos dos

Goytacazes, os principais pontos abordados na entrevista foram: a forma de ingresso e o tempo que exerce a atividade, escolaridade, formas de recebimento pelo trabalho e ainda perguntas relacionadas ao particular desafio de trabalhar na rua sobre duas rodas. Contudo, tinha a constante impressão de que os entrevistados estavam buscando alguma resposta que fosse a “certa” ou pelo menos a mais “adequada” para as minhas perguntas, nitidamente, eu percebia o “desconversar” ao abortar alguns temas: “você já sofreu algum acidente de moto?”.

Quatro entre os dez entrevistados informaram que já sofreram acidentes, porém apenas um descreveu a condição e o momento quando se acidentou, os outros três restringiram o relato a descrição do ferimento. Na pergunta, “o que dificulta mais o seu trabalho de motoentregador?”. Apenas três mencionaram a dificuldade econômica para a legalização da moto, no entanto quando foi perguntado sobre a participação em grupos com demais motoentregadores e o teor das conversas, sete apontaram informações sobre blitz.

Todos os momentos no campo tiveram suas respectivas contribuições para o andamento da pesquisa e ofertaram possibilidades de reflexão acerca da realidade social próxima a minha, contudo nunca pensada. Entretanto, as entrevistas realizadas na rua da casa de peças e nas duas lanchonetes de *fast food* não me proporcionaram o papel de “mediador social” (GEERTZ, 1989, p. 61), não consegui estabelecer “o diálogo entre linhas sociais diferentes” (GEERTZ, 1989, p. 62), ou seja, não se tratava de um diálogo que poderia ser dinâmico, uma troca de experiência entre sujeitos urbanos, foi apenas uma coleta de dados. Diante disso, tomei uma decisão na condução da pesquisa de campo, passei a focar somente no grupo localizado no centro comercial. Dessa forma, realizei repetidas observações do espaço desses motoentregadores, colocando-me em múltiplos diálogos com esses sujeitos no decorrer dos vários meses desta pesquisa.

Todas as segundas e quartas-feiras, meu destino, no horário de almoço, era certo, o restaurante de um centro de compras. O centro de compras possui uma variedade de estabelecimentos comerciais não populares, localizado na área nobre de Campos dos Goytacazes dispõe de um restaurante, três lanchonetes, quinze lojas de produtos variados e dois quiosques, por dia, há um grande número de pessoas que frequentam esse local.

O restaurante possui uma varanda para a rua e daquele lugar foi possível observar os motoentregadores e suas relações uns com os outros, seus vínculos

com funcionários do comércio, com os guardadores de carros (que compartilham o espaço das ruas e também estabelecem relações de apoio) e com as pessoas que transitam pelas ruas e calçadas.

FIGURA 3 – Representação cartográfica do centro de compras na avenida Pelinca, no espaço urbano da cidade e registros fotográficos realizados durante os itinerários pela avenida



Fonte: Elaborado pela Autora/arquivo pessoal da Autora (2021)

Daquele ponto do restaurante, eu conseguia observar a rotina dos motoentregadores desde os momentos iniciais, quando há o chamado para a coleta das entregas, a saída para a realização de entregas e o retorno da entrega. Naquele local, foi possível ver inúmeras situações que os motoentregadores passam no fluxo da vida cotidiana, realizando suas performances táticas.

Whyte (2005) narra, no clássico livro “Sociedade da esquina”, o caminho que percorreu para compreender o modo de vida de um bairro norte americano, segundo o autor, para compreender a realidade contextual, se faz relevante um acompanhamento de histórias de indivíduos particulares e suas ações, assim,

chega-se a compreensão do todo. Whyte (2005) sugere que o pesquisador defina sujeitos-chave que podem se tornar objetos de sua observação e a partir daí seja feito um acompanhamento sistemático de suas histórias e relações.

### **3.6 Entre diálogos sobre “o corre”, de Sr. LM e Sr. R**

Conheci o Sr. LM em setembro de 2020, quando me apresentei e falei sobre a possibilidade de entrevistá-lo, fui muito bem acolhida. Expliquei que era estudante de mestrado na UENF e fazia uma pesquisa sobre o cotidiano de motoentregadores, ele logo disse: “[...] quero que meus filhos um dia estudem lá! Passo lá na frente todos os dias, é uma faculdade grande, importante. Para ajudar nos seus estudos, vou responder o que quiser [...]”.

O Sr. LM tem 34 anos, mora em Barcelos, uma localidade de São João da Barra, é casado, pai de dois filhos (uma menina e um menino com, respectivamente, 3 e 6 anos). Antes da pandemia, sustentava sua família trabalhando no Porto do Açu como montador de andaimes. Diz que “foi nascido e criado” em São João da Barra.

Antes do trabalho no Porto, já havia trabalhado em Macaé (município vizinho a Campos dos Goytacazes, onde há grande concentração de empresas “off-shore”), quando surgiu a oportunidade no Porto do Açu “foi mais interessante, podia ir e voltar e dormir com a família”. Tudo parecia bem até a pandemia de covid-19. Em abril de 2020, o Sr. LM recebeu férias da empresa, em junho, seu contrato de trabalho foi suspenso. “Aí que percebi que a coisa não tava boa”. O desemprego estava próximo da sua vida.

Sr. LM realizou, a seu modo, uma leitura conjuntural de toda a retração econômica e social que a pandemia trouxe ao país. E constatou, por meio do “seu saber”, que o mercado das importações e do petróleo poderiam entrar em recessão. Diante disso, elaborou a tática de pegar parte de suas economias para comprar uma “mobilete”<sup>21</sup>.

Em setembro de 2020, quando eu o conheci, ele havia entrado há poucos meses no ramo de entregas. “Não sou de ficar parado”. Recebendo o seguro-desemprego pela previdência social, aparentava temer muito mais a ausência de renda do que a contaminação por covid-19.

---

<sup>21</sup> É conhecido como “mobilete” o veículo ciclomotor que atinge até 49,9 cilindradas, podendo atingir 50 km. Em algumas regiões, esse tipo de veículo ciclomotor é conhecido como “cinquentinha”.

Quando o questionei se tinha medo de pegar covid-19 durante esse novo trabalho nas ruas, ele respondeu: “fiz um check-up, estou saudável! Tenho só cuidado com a rua. Essa sim é muito perigosa! É um corre sem fim!”. Houve a curiosidade da minha parte em saber como foi elaborada a sua tática de ser motoentregador e como era a sua rotina de trabalho com o enfrentamento dos riscos.

Sr. LM relatou que:

[...] é comum lá em Barcelos a garotada que tem moto fazer uma grana aqui em Campos na entrega. Meu cunhado me ensinou a instalar o aplicativo. Primeiro tentei o Uber Eats, mas esse faz um monte de exigência, até hoje não consegui nada. Aí tentei com o Bee e o lfood, que me aceitaram.

Pedi para dar um exemplo de exigência, respondeu-me: “perguntam um monte de coisa da moto, documento seu, que a gente manda pra lá”.

Observei que os vínculos afetivos são utilizados como táticas cotidianas na busca por melhores condições de vida. A “arte do fraco” é posta, segundo Certeau (2014), por pequenas fontes de subversão. Assim, se resiste a uma posição inferior imposta pelo capitalismo. O fraco joga com suas ferramentas a partir das imposições postas pelo sistema de trabalho capitalista de modo a favorecer a sua sobrevivência.

O entrevistado relatou que seu dia de trabalho se inicia às 6h quando acorda para “toma um café reforçado”. Por volta das 7h, está no ponto para pegar carona ou ônibus para Campos, indo até o Parque São Caetano, casa da sua sogra e local onde guarda sua “mobilete”.

FIGURA 4 – Representação cartográfica do itinerário cotidiano descrito pelo interlocutor Sr. LM



Fonte: Elaborado pela Autora (2021)

Após essa jornada, por volta das 9h, está no polo de compras na região central de Campos dos Goytacazes até às 20h (horário de encerramento das atividades comerciais na localidade). Com o término do expediente comercial, o Sr. LM também finda suas atividades de entrega, refazendo o caminho de volta, chegando à casa em torno das 22h.

Sr. LM conta com orgulho as suas táticas diárias de solidariedade. Disse que tem “amizade com a molecada da entrega” e com “a rapaziada das lojas”. Assim, “tem dias que nem preciso muito do aplicativo, o pessoal me manda zap e vou” transportando artigos alimentícios, roupas e papéis de uma loja para outra. Conta que o celular foi outro investimento para esse trabalho:

[...] antes desse trabalho, tinha um celular mais velhinho, agora, para rodar esse tanto de aplicativo (referindo-se ao WhatsApp, Bee, Ifood, Google maps), tive que arrumar esse mais potente. A internet eu até tenho a minha, mas a galera sabe a senha das lojas, aí dá para usar e economizar nos dados móveis.

Recebendo valores de R\$ 5 a R\$ 10,00 por entrega, o Sr. LM diz que “[...] tem que ficar atento aos custos [...]”, porque “[...] se der mole toma prejuízo, pois tem gasolina, tem passagem, quando não tem carona [...]”. Para fazer as contas fecharem, Sr. LM não almoça na maioria das vezes: “[...] trago um lanche reforçado,



muita água, muita banana [...]” para enfrentar a dura jornada de 12 horas de trabalho.

Para o Sr. LM, o verão é um inimigo, pois “[...] o calor do asfalto é quase insuportável [...]”. Revela que a noite é mais fresco, o serviço é mais lucrativo e rende mais, porém “[...] tenho que tomar cuidado com meu celular. [...] Prefiro ir à noite pra casa, pra minha família. Acho melhor apertar o corre na hora do almoço [...]”.

Sr. LM vê o serviço de motoentregador como uma estratégia temporária para driblar esse período de desemprego, ele manda currículo para empresas, busca nova oportunidade por meio de amigos e acredita que em breve estará no emprego formal do Porto novamente. Fala que “[...] isso aqui é muito perigoso, muito mais do que qualquer plataforma [...] andar de moto nessa loucura não é fácil. [...] Peço a Deus que me proteja todos os dias para voltar bem para casa [...]”. Ele confessa que busca sempre se manter nas ruas da área central.

De setembro de 2020 a abril de 2021, permaneci nas ruas observando o Sr. LM e, eventualmente, conversando. No mês de abril de 2021, o entrevistado foi contratado como entregador por uma loja de suplementos nutricionais, próxima ao ponto que o conheci. Estava com sua carteira assinada, porém não era o trabalho que tanto desejava no Porto do Açu, mesmo assim afirma estar mais tranquilo, pois tem “os direitos de trabalhador”. A ausência de seguridade social era um fator de preocupação em sua vida.

Sr. LM segue buscando ressignificações para o cotidiano, elaborando suas táticas de enfrentamento e tendo esperança que dias melhores virão. Embora práticas “de baixo” estejam sendo reelaboradas constantemente via realização de táticas para o enfrentamento da exclusão e dos riscos do trabalho de rua, as dimensões impostas “de cima” (GAGO, 2018, p. 18) pelo sistema econômico capitalista não foram superadas.

Entretanto, Gago (2018) ressalta que os sujeitos precarizados possuem desejos de contestação e ironias, através de formas de lidar com a expropriação, podem se tornar “agentes em resistência”, protagonistas de movimentos anti-hegemônicos<sup>22</sup>. Lutam para alterar a ordem estabelecida não necessariamente por vias políticas ou tradicionais.

---

<sup>22</sup> No Brasil, movimentos de resistência à ordem do mercado capitalista são realizados por entregadores de motocicletas ou bicicletas. Dois movimentos são considerados de maior impacto e

Parece que foi ontem, mas já faz mais de um ano que conheci o Sr. R, pois o conheci em setembro de 2020. Na ocasião do nosso primeiro encontro, o jovem tinha completado 24 anos há 15 dias, até hoje, eventualmente, vejo o Sr. R pelas ruas, fazendo entregas, algumas vezes conversamos rapidamente, ele me pergunta sobre o meu mestrado na UENF e eu, sobre o trabalho e o retorno aos estudos.

Logo no início de nossas conversas, o Sr. R me disse que não era nascido em Campos dos Goytacazes, veio ao mundo na cidade do Rio de Janeiro e por lá morou até o início da adolescência. O seu pai trabalhava como pintor industrial, quando ficou desempregado na cidade do Rio, resolveu trazer a família para Campos, pois sua avó materna havia falecido e deixado uma casa de herança para sua mãe no bairro Alzira Vargas.

O jovem também contou que o seu pai chegou a trabalhar como pintor industrial em Campos, mas ficou doente e faleceu há 2 anos. O entrevistado é o filho mais velho (Sr. R tem uma irmã e um irmão). Após o óbito do pai, decidiu que iria ajudar a mãe com a renda familiar. Relata que sua mãe recebe um salário mínimo da pensão do pai e que também trabalha como cozinheira em uma lanchonete, mas “[...] só o dinheiro do trabalho da minha mãe não dá para manter a casa não [...]”.

Descreve como ocorreu o seu ingresso na atividade de motoentrega: “[...] primeiro só fazia entrega pra lanchonete que minha mãe trabalhava nos finais de semana, depois, comecei fazendo toda noite. [...] Aí eu acabei me cadastrando no Bee e no Ifood, aí durante o dia fico por aqui no centro de compras e à noite vou pra lá na lanchonete”.

Sobre os estudos, o Sr. R diz o seguinte: “[...] fiz o ensino médio no Liceu, era bom aluno, principalmente em matemática [...] aí, né, terminei e resolvi ajudar minha mãe, comprar minhas coisas também, sabe que até queria estudar lá no IFF, mas sei lá por que desisti”.

Sr. R menciona a fala da mãe: “[...] minha mãe fala que eu tenho que estudar para ter uma profissão, diz que meu pai tinha uma profissão e eu também tenho que ter [...]”. O entrevistado vê o trabalho de entregador como uma atividade temporária: “[...] não quero ficar rodando de moto na rua o dia inteiro, para sempre, isso aqui não

leva a lugar nenhum. [...] A gente fica viciado em rodar e ganhar, mas eu estou me organizando. [...] Eu só não sei bem o que quero [...]”.

A dúvida do jovem Sr. R entre seguir com os estudos ou permanecer trabalhando como motoentregador segue uma tendência que Antunes (2018) aponta como a fragmentação do trabalho, esta traz, principalmente aos mais jovens, ausência de um sentido de carreira, de identidade profissional, de seguridade e direitos trabalhistas. Desse modo, a primeira experiência de emprego do Sr. R foi com o trabalho informal precarizado, segundo Telles (2006), o percurso alterado no mundo do trabalho faz com que muitos jovens:

[...] não encontrem um caminho profissional a seguir, e assim permaneçam em descontínuos e instáveis caminhos no mercado de trabalho. E realizando continuamente uma experiência da cidade tensionada entre a brutalidade das desigualdades e a sedução encantatória do moderno mercado de consumo, em um jogo ambivalente de possibilidades e bloqueios para o acesso a uma vida urbana ampliada [...] (TELLES, 2006, p. 177).

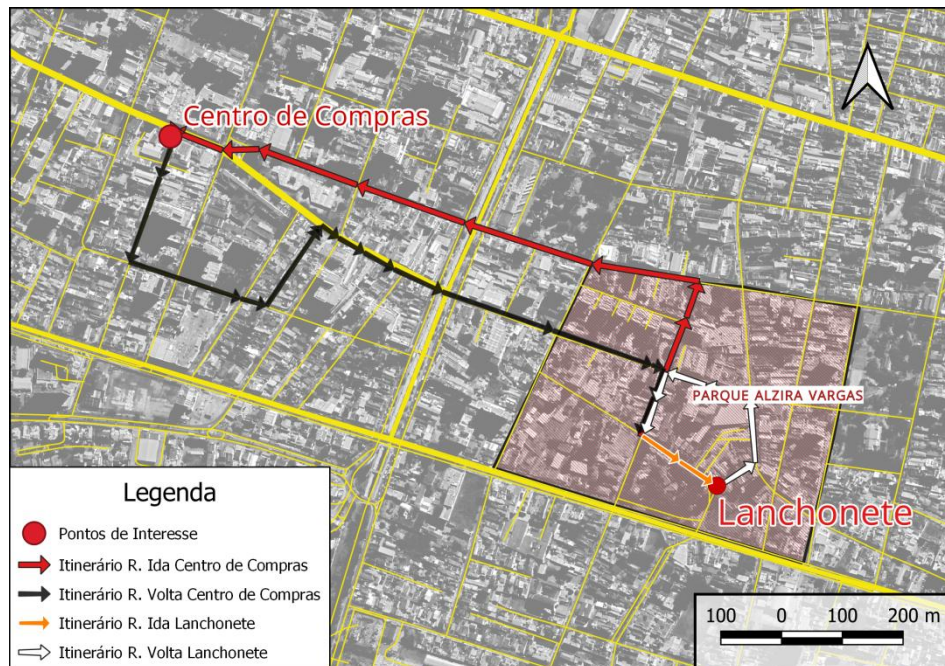
Sr. R relatou que sua rotina de trabalho como motoentregador começa às 8h quando acorda, sai de casa às 9h para ficar em “espera” no centro de compras.

[...] não acordo cedo, pois durmo tarde, tem dia que fico lá na lanchonete até às 2h. [...] Até a hora do almoço é tranquilo, às vezes, nem ligo o aplicativo, pois faço mais entrega para lojas do centro de compras, a floricultura tem muita saída, mas é a partir da hora do almoço que começa o corre-corre e o bicho pega [...].

Perguntei que horas costuma almoçar: “[...] costumo trazer um lanche que faço às 11h, depois, só paro por volta das 17h”. O entrevistado falou a respeito de uma “caixinha” coletiva (que no caso é um copinho descartável) utilizada a fim de captar dinheiro para a compra de lanches. “[...] Todo mundo vai colocando uns trocados na caixinha, aí a gente junta e compra pão [...]”.

De acordo com o entrevistado, ele realiza, por dia, 20 a 30 entregas: “[...] dá para tirar 200 a 280 reais”, mas ressalta que “[...] não se pode iludir com isso, pois, às vezes, a moto estraga, vai uns três dias de serviço [...] e quando fica doente, aí também não ganha, né?”. Sua jornada no centro de compras vai até às 19h, vai para casa e sai novamente por volta das 21h: “[...] quando não estou muito cansado, vou lá para a lanchonete que minha mãe trabalha e fico lá até o final, quando ela vem embora [...]”.

FIGURA 5 – Representação cartográfica do itinerário cotidiano descrito pelo interlocutor Sr. R



Fonte: Elaborado pela Autora (2021)

No decorrer das conversas com o Sr. R, foi possível identificar que muitas são “[...] as maneiras de [se] apropriar dos sistemas impostos e construir táticas de resistências a legitimações estratégicas impostas [...]” (CERTEAU, 2014, p. 79). Questionei se ele já havia sofrido algum acidente de trânsito, o entrevistado respondeu que só havia caído de moto uma única vez, mas, na situação, não estava trabalhando e não se machucou, além disso, confidenciou que “[...] às vezes, tem colega que alopra no trânsito, pois mesmo você andando certinho tem carro que vem e te fecha e joga pro chão mesmo, tem que fazer muito barulho para ser visto [...]”.

Demorei algum tempo para ter coragem de perguntar algumas coisas ao jovem, por exemplo, se possuía habilitação e se sua moto estava com a documentação em dia. Sr. R disse que tinha a carteira, pois sua mãe não queria ele andando sem documento, quanto à moto, ele deu um leve sorriso e mudamos de assunto.

Sr. R contou a sua tática com o uso do baú. Segundo ele, o uso do baú fixo ao invés da mochila ajuda a “driblar” as blitz no trânsito, de acordo com o jovem, logo que o guarda avista o baú pensa que “é trabalhador e deixa passar”, até mesmo quando é parado, é possível argumentar a liberação. O entrevistado

menciona o quanto “[...] é difícil um ladrão com baú, né? [...]”. Afirma que “[...] o baú é melhor que a mochila, pois não dá dor nas costas e dá para guardar a capa de chuva, só atrapalha quando é para sair, mas aí eu desmonto [...]”.

Em outubro de 2021, paramos para conversar rapidamente em frente ao centro de compras (eu lembrava que, em setembro, Sr. R havia feito aniversário, havia sido registrado no áudio da entrevista), dei os parabéns e perguntei: “E aí, vai voltar a estudar?”. Sr. R respondeu: “vou sim, ano que vem, técnico de segurança do trabalho”. Fiquei feliz pela decisão do Sr. R e espero que ele persista nesse propósito para 2022. Cabe à geração de Sr. R ressignificar taticamente os novos sentidos do trabalho e seus efeitos estruturantes na vida social.

#### 4 MOTOENTREGADORES ENTRE RISCOS E TÁTICAS NA CIDADE DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

Após a contextualização da informalidade e a explanação acerca da aproximação com o cotidiano do campo escolhido e o encontro com seus interlocutores, nesta terceira parte, serão discutidas as táticas e as estratégias elaboradas por motoentregadores para contornar os possíveis riscos durante a jornada do trabalho nas ruas.

A partir desse ponto da dissertação, é possível concluir que a atividade de motoentrega: possui vários significados para os sujeitos que exercem a profissão, a ocupação é praticada em maior número por jovens do sexo masculino, sua origem é atrelada ao desenvolvimento das cidades e tem a finalidade de atender a celeridade do mercado de compra e venda de produtos e serviços, está diretamente subordinada aos processos de reestruturação produtiva de mercado, ocasionando vínculos frágeis de trabalho àqueles que exercem a profissão.

O particular exercício profissional de motoentrega gera consequências em seus trabalhadores, tais como: a necessidade de permanecerem atentos ao espaço e em constante fluxo, construindo táticas e estratégias que ora apresentam-se de forma mais visível, ora de forma diluída, presente nas interações entre sujeitos, nas suas relações de poder e ainda com o espaço da cidade. Certeau (2014) aponta a existência de uma micropolítica cotidiana nos contextos urbanos, que se articula por meio de múltiplas capilaridades, bem como se manifesta em atos de resistência e subversão.

A micropolítica<sup>23</sup> cotidiana é analisada por Certeau (2014, p. 41) a partir das relações de reflexividade, dos “detalhes” durante a ação de práticas que nem sempre são determinadas por uma perspectiva histórico-cultural. As “maneiras de fazer”, descritas por Certeau (2014, p. 41-42), proliferam-se nos “detalhes”, nas

---

<sup>23</sup> Certeau (2014) e Foucault (2010) apresentam uma sutil divergência teórica acerca dos estudos sobre o cotidiano. Para Foucault (2010), a realização de análises do cotidiano implica o entendimento das redes de disciplinas, o aparelho produtor, que caracteriza a ordem social e as tecnologias de poder presentes nas ações dos sujeitos. Em Foucault (2010), os sujeitos vivenciam de maneira material e simbólica o cotidiano, pois participam de sua elaboração e do exercício a partir dos efeitos das relações do poder estruturante. Certeau (2014) reflete as micropolíticas como as formas de mobilização social no espaço, que podem ser articuladas com as tecnologias de poder, mas que também podem perturbar o estabelecimento de uma ordem. Certeau (2014, p. 41-42) afirma que “maneiras de fazer” possuem um caráter polêmico, criativo e interventivo, os quais se manifestam na recusa à identificação com a ordem estabelecida, abrindo espaço para bricolagem e contestação, embora a normatividade social esteja imbricada nas condições de existência viventes.

formas de “[...] organização múltiplas e articuladas em um espaço de práticas [...]” que intervêm no cotidiano, produzindo efeitos, ainda que estejam sob a aparência de reprodução, ou um ordenamento social é capaz de transgredir ou estabelecer outros processos de organização social relacionados às condições de existência.

Em Certeau (2014, p. 311), uma das formas para conhecer e analisar as práticas táticas cotidianas realizadas pelos sujeitos é por meio da reflexão do “ponto cego”, que seria a “[...] inclusão da prática viva e mítica da cidade em justaposição com histórias construídas pelos habitantes e os seus conceptores de ações e resistências que perturbam os cálculos estruturantes [...]”. Diante disso, se faz relevante contextualizar a cidade de Campos dos Goytacazes antes e durante a pandemia.

#### **4.1 Oportunidades na cidade antes e durante a pandemia**

No período inicial da pandemia de covid-19, as medidas de restrição à circulação e permanência nos espaços públicos acirraram negativamente as lógicas que envolvem o trabalho informal nas ruas. Grande parte dos trabalhadores de rua enfrentaram condições de severa vulnerabilidade, sem amparo legal, social e trabalhista, muitos tiveram, apenas por um período, o apoio do auxílio emergencial no valor de 600 reais, pago pelo governo federal.

O desembarque do vírus da covid-19 no Brasil evidenciou uma crise que já estava sendo gestada no país desde os anos de 1980, período em que o neoliberalismo foi se impondo como a versão dominante do capitalismo, e o Estado foi se sujeitando mais e mais à lógica do setor financeiro, desde então, o país vive em permanente estado de crise.

A velocidade que a pandemia da covid-19 avançou pelo espaço urbano pode ser pensada a partir das considerações de Telles (2015, p. 17) sobre o mundo contemporâneo: “[...] estamos vivendo um processo de urbanização planetária, e a cidade perdeu o seu outro ‘ontológico’ a partir do qual poderia ser definida como cifra de desenvolvimento e modernidade [...]”. Telles (2015) aponta que as cidades atualmente vivem a distopia urbana em escala global, o *locus* de todas as mazelas e desgraças sociais potencializadas ao extremo pelas circunstâncias perversas de uma economia globalizada.

No mesmo sentido, Lavell *et al.* (2020) assinalam que a pandemia é o efeito direto dos processos de urbanização desenfreados. E completam dizendo que as cidades passam a abrigar um vasto número de pessoas que são desenraizadas à força dos seus espaços de origem e concentradas em habitações, por vezes, insalubres, constituindo mão de obra acessível para todo o tipo de produção.

O sociólogo Boaventura (2020a, p. 22) destaca que a excepcionalidade da pandemia possibilita algumas reflexões: “[...] o tempo político e o mediático que condicionam o modo como a sociedade contemporânea se apercebe dos riscos que corre [...]”. A partir dessa afirmativa, o autor faz um contraponto entre as crises de progressão lenta e as crises agudas enfrentadas pelos Estados. Boaventura (2020a) aponta que as crises de progressão lenta, tais como: a crise do emprego, a crise da moradia, a crise econômica e a crise ambiental tendem a passar despercebidas no cotidiano social, mesmo havendo a possibilidade de letalidade devido aos seus agravos.

As crises agudas, cuja letalidade é muito significativa e rápida, são capazes de mobilizar a sociedade, a mídia e alguns políticos, que exigem que sejam adotadas intervenções, contudo as respostas são paliativas, desconectadas, não resolvendo as fontes geradoras da crise e nem suas consequências. Boaventura (2020b) debate a indicação, por parte da Organização Mundial de Saúde (OMS), do trabalho em casa e do autoisolamento como cerne na contenção do vírus.

Para o autor, essas ações são impraticáveis na realidade de alguns países que tiveram, durante décadas, o avanço de práticas de desmontes neoliberais. Essas recomendações, conforme suas análises, isolam e condensam a questão da pandemia para uma parcela da população. A responsabilidade e a difícil escolha entre ganhar o pão diário ou ficar em casa e passar fome são repassadas para muitos trabalhadores.

Para os moradores das periferias pobres do mundo, a atual crise emergencial sanitária vem juntar-se a muitas outras crises já existentes. O autor conclui afirmando que muitos trabalhadores informais se arriscarão desobedecer à indicação de isolamento para dar de comer às suas famílias, isso exhibe a dualidade de muitas famílias, que é morrer de vírus ou morrer de fome.

A pandemia revelou a maneira cruel como o capitalismo neoliberal incapacitou os Estados, principalmente os periféricos, em responder às crises e às emergências. No início de 2020, a indicação de isolamento social e o uso de



máscaras eram as únicas ferramentas capazes de deter o avanço da doença e, assim, evitar o colapso nos sistemas de saúde. Todavia, o Brasil não garantia condições para que muitos ficassem em casa, tampouco encorajava essa prática àqueles que podiam realizá-la.

A ideologia da negação no cenário político brasileiro em conjunto com a crueldade de mercados neoliberais alcançou proporções alarmantes. Houve o boicote às medidas preventivas, a subnotificação dos dados epidemiológicos, omissão e morosidade na elaboração de estratégias nacionais de saúde, o incentivo a tratamentos terapêuticos sem validação científica aprovada pela Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) ou pela OMS.

Nesse contexto nacional de crise, a cidade de Campos dos Goytacazes está inserida. Localizada no Norte do Estado do Rio de Janeiro é, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2019), a cidade de maior extensão do Estado e a 7ª em população. O IBGE divulgou em 2019 que o salário médio mensal pago aos trabalhadores no município era de 2 a 4 salários mínimos.

Ainda em 2019, o instituto revelou que a proporção de pessoas ocupadas em relação à população total do Estado do Rio de Janeiro era de 19,1%. No ano de 2020, no auge da pandemia, as soluções apresentadas por parte dos governos para minimizar a situação de famílias em vulnerabilidade vieram tardiamente e demonstraram ser paliativas<sup>24</sup>, pois o cenário de desemprego seguiu em ascensão.

A economia no município, que, antes da covid-19, já observava a redução dos empregos formais e o crescimento da informalidade, no ano de 2020, período mais crítico da pandemia, retraiu ainda mais, condenando muitos cidadãos a realidade de extrema pobreza. De acordo com dados da prefeitura<sup>25</sup>, haviam 936 trabalhadores informais ambulantes cadastrados no município em 2020, além de 850 permissionários.

Esse número pode ser bem maior, pois, nas ruas, é observado um número expressivo de vendedores, artesãos, motoentregadores, artistas. Já no Cadastro

---

<sup>24</sup> Um exemplo de atividade emergencial, paliativa e tardia foi a prefeitura de Campos dos Goytacazes, em parceria com o governo do Estado do Rio de Janeiro, reabrir, somente no mês de março de 2021, o restaurante popular, medida que arrefece a situação dos mais vulneráveis, contudo está longe de resolver a questão.

<sup>25</sup> Informação obtida no site da prefeitura: <https://campos.rj.gov.br/>.

Único, do Ministério da Cidadania (CadÚnico)<sup>26</sup>, Campos dos Goytacazes conta com 70.097 famílias inseridas no sistema, que é a porta de entrada para os benefícios assistenciais a famílias em situação de vulnerabilidade e extrema pobreza. Do total inserido no sistema, no ano de 2020, apenas 37.724 famílias eram beneficiárias do Bolsa Família.

Cruz e Terra (2020) narram as sequelas, no espaço urbano, que o declínio do setor sucroalcooleiro deixou na região, principalmente em Campos dos Goytacazes. De acordo com os autores, um grande contingente de mão de obra desempregada e com pouca qualificação torna-se incapaz de ser absorvida posteriormente pelo setor petrolífero, o qual iniciava suas operações na região.

A descoberta de petróleo na bacia de Campos dos Goytacazes trouxe profundas modificações sociais e econômicas ao longo das últimas décadas. O desenvolvimento de atividades industriais do setor petrolífero na região fluminense garantiu o aumento de renda e oportunidades de trabalho, uma vez que o novo setor promoveu grande investimento de capital na cidade e ainda trouxe um conjunto de legislações que garantiram renda ao município por meio dos royalties.

Cruz e Terra (2020) ressaltam que uma grande parcela da demanda de trabalho do setor petrolífero foi suprida através de um intenso processo de êxodo rural e das migrações internas (inter e intraestaduais) e internacionais. A cidade também se desenvolveu com a contribuição dos trabalhadores pendulares de municípios vizinhos, muitos trabalhadores se dirigiam para Campos dos Goytacazes em busca de oportunidades ofertadas pela indústria do petróleo.

A vinda desse setor desdobrou em outras atividades e possibilidades de trabalho para a região. O Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açúcar, no município vizinho de São João da Barra, aqueceu o mercado de construção imobiliária e comércio em Campos dos Goytacazes.

A cidade de Campos dos Goytacazes, segundo Souza e Terra (2020), entre os anos 2000 e 2010, pertenceu ao conjunto dos municípios de maior crescimento econômico e demográfico do país, fato que não trouxe somente prosperidade. Problemas de infraestrutura, moradia, mobilidade e segurança, os quais já perduravam, foram severamente agravados.

---

<sup>26</sup> Informação obtida no site: [https://campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id\\_noticia=58217](https://campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=58217). Acesso em: 30 mar. 2021.

Embora o contexto de desenvolvimento estivesse favorável, Souza e Terra (2020) ressaltam que a produção de petróleo está atrelada a relações capitalistas, frequentemente conectadas a flutuações do mercado internacional. Portanto, esse mercado sofre, em todo o seu escalonamento, as alterações nas cadeias de commodities e exportações, repercutindo diretamente no setor do trabalho.

A retração econômica do setor petrolífero global repercutiu diretamente na economia local, pois, conforme a análise de Cruz e Terra (2020), os governos locais não promoveram um crescimento que estivesse integrado ou diversificado com atividades produtivas locais. Não houve planejamento na utilização dos recursos e a cidade se tornou altamente dependente da renda petrolífera, principalmente de seus royalties, sendo incapaz de desenvolver atividades complementares ou alternativas geradoras de fontes de emprego e arrecadação.

Em um contexto anterior, os trabalhadores migraram da área rural para trabalhar no setor sucroalcooleiro, com o seu declínio, foram absorvidos diretamente pelo setor do petróleo ou indiretamente pelos seguintes setores: construção civil, comércio e logística de plataformas. No cenário atual, a história se repete com a estagnação do setor do petróleo nos últimos anos, isso trouxe desemprego e estagnação à localidade, havendo, conseqüentemente, a diminuição dos postos de trabalho formal e o acirramento por vagas disponíveis.

Diante dessa realidade, o trabalho na rua aparece como oportunidade. A informalidade torna-se uma opção de sobrevivência nos centros urbanos e nos convida a pensar esse trabalho e a cidade como campos heterogêneos, desprovidos de uma racionalidade única.

A metodologia de pesquisa, inspirada na etnografia urbana, permitiu conhecer e analisar algumas estratégias e táticas que são elaboradas pelos motoentregadores no cotidiano de trabalho nas ruas de Campos dos Goytacazes, bem como iluminar algumas nuances sobre o espaço urbano da cidade, no qual há um jogo sutil que tece diferenças de oportunidades entre a periferia e o centro, no município ao Norte, na planície fluminense.

Essa reflexão favorece o pensar sobre os deslocamentos dos sujeitos na busca por oportunidades de trabalho. A dimensão de oportunidades econômicas dos espaços da cidade pode ser pensada, conforme Reginensi (2019), a partir de uma leitura articulada entre as trajetórias dos sujeitos que se deslocam sobre espaços

heterogêneos e/ou opostos da cidade e a própria cidade, construindo e dando vida aos lugares.

As áreas centrais e adjacentes da cidade de Campos dos Goytacazes, segundo Souza e Terra (2020), vivenciaram um amplo processo de verticalização em decorrência de um número significativo de investimentos originários de participações em commodities e royalties do petróleo. As autoras apontam que a maior parte dos empreendimentos e investimentos se concentram na área da Avenida Pelinca. Souza e Terra (2020, p. 163) descrevem que “[...] a região é marcada pela presença de edifícios residenciais para as camadas de alta e média renda, de serviços, comércios mais sofisticados e *shopping centers* [...]”.

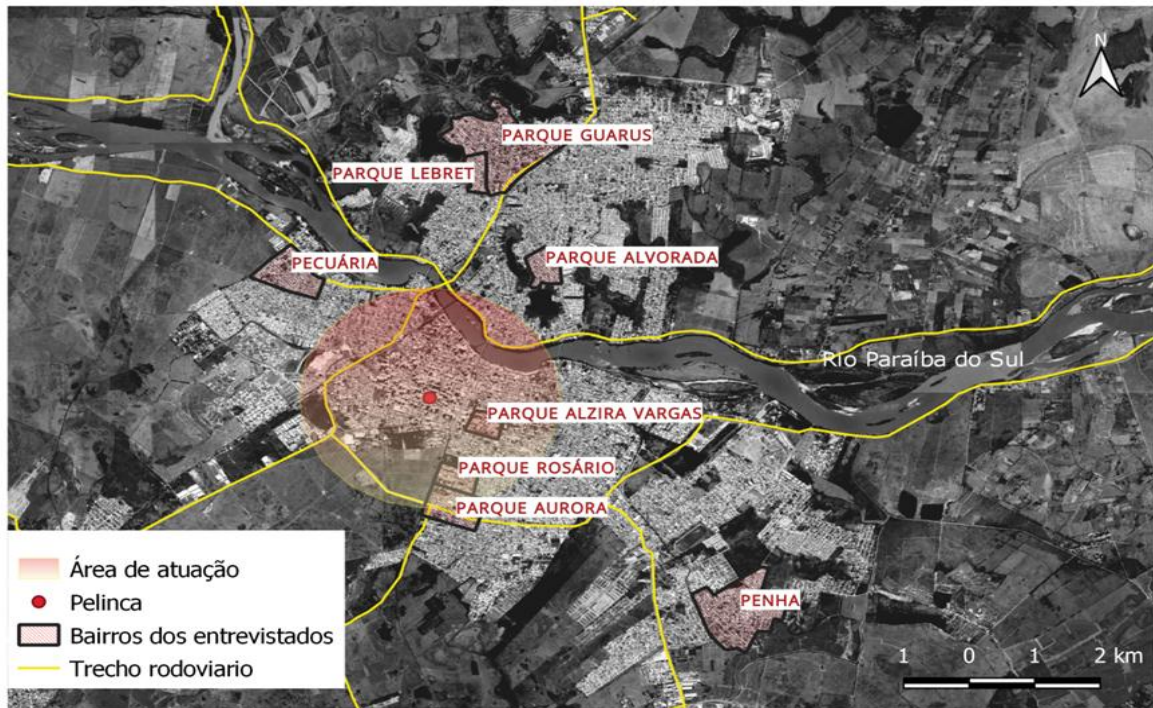
O espaço da Avenida Pelinca possui um alto valor simbólico e econômico, se pensado como um dos marcos da oposição centro-periferia. Foi na região da Pelinca que observei a maior concentração de motoentregadores na cidade e a maior parte das entrevistas foram realizadas nesse local. A tática de buscar oportunidades econômicas<sup>27</sup> em espaços específicos da cidade pode ser confirmada a partir dos relatos de entrevista.

Os motoentregadores da região deslocam-se diariamente de suas residências em bairros periféricos para atender a ampla demanda de várias instituições financeiras, lojas, bares e restaurantes localizados na região da Avenida Pelinca. Entre os 10 entrevistados, 5 residiam em bairros periféricos, 3 em bairros limítrofes ao centro, 1 em área rural, 1 em município vizinho. Os 10 entrevistados afirmaram que a maior parte de suas entregas é realizada na área central e Pelinca.

---

<sup>27</sup> O artigo “Ressignificando o cotidiano: estratégias e táticas dos motoentregadores na cidade de Campos dos Goytacazes”, escrito por Sintilla Abreu Cartaxo e Caterine Reginensi no ano de 2021, juntamente com os demais artigos da coletânea “Entre fronteiras, cidades e ruas: experiências de migrantes e ambulantes”, busca contribuir ao debate acerca da experiência de deslocamento que os sujeitos realizam nas ruas do país em busca de renda. Disponível em: <file:///C:/Users/sintilla/Downloads/coletanea%20Entre%20fronteiras%20cidades%20e%20ruas.pdf>.

FIGURA 6 – Representação cartográfica da localização dos bairros dos entrevistados residentes no perímetro urbano da cidade



Fonte: Elaborado pela Autora (2021)

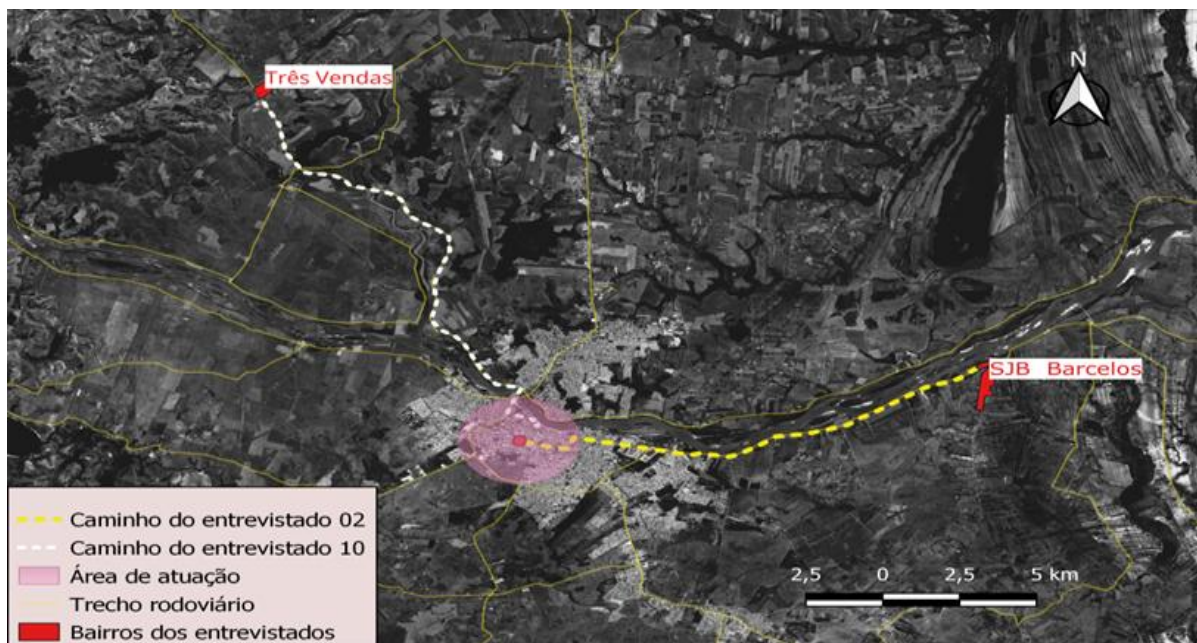
Dois, entre os dez entrevistados, foram relevantes para pensar acerca dos processos migratórios pendulares enquanto estratégia na busca por oportunidades econômicas em espaços específicos da cidade de Campos dos Goytacazes. Souza e Terra (2020, p. 164) reconhecem que “[...] estes movimentos migratórios pendulares eram bastante restritos às áreas metropolitanas, porém na atualidade estão aumentando em volume e distância, extrapolando os contornos metropolitanos [...]”. A pendularidade é, de acordo com as autoras, “[...] uma realidade entre municípios de interior e reflete uma tendência cada vez maior da dissociação entre o local de residência e o de trabalho [...]” (SOUZA E TERRA, 2020, p. 165).

Os entrevistados Sr. WG, 24 anos, e Sr. LM, 34 anos, realizam diariamente o movimento pendular entre o local de residência e o trabalho na área central de Campos dos Goytacazes, entretanto a busca estratégica por oportunidade de trabalho em outro espaço possui diferentes representações na vida desses trabalhadores. O Sr. LM é casado, principal mantenedor financeiro da família. Reside em Barcelos, distrito do município de São João da Barra, possui ensino médio completo e curso profissionalizante, trabalha de motoentregador enquanto

aguarda uma nova oportunidade de trabalho no Porto do Açú ou em empresas de petróleo. Utiliza a moto apenas para atividades de trabalho.

Já o Sr. WG é solteiro, mora com seus pais e irmãos, sua renda de trabalho como motoentregador auxilia com algumas despesas da casa, mas boa parte é destinada a suas necessidades de consumo. Reside na zona rural da cidade, na localidade de Três Vendas. A moto é utilizada para trabalho e diversão nos momentos de folga.

FIGURA 7 – Representação cartográfica da localização espacial dos bairros de residência dos entrevistados Sr. WG e Sr. LM e seus deslocamentos até o ponto de trabalho



Fonte: Elaborado pela Autora (2021)

A cidade de Campos dos Goytacazes acompanhou os processos nacionais de reestruturação produtiva, a partir dos anos 2000, esses processos resultaram no aumento do trabalho informal, na precarização e no desemprego. Nos últimos seis anos, o duro avanço de cortes no sistema de legislação trabalhista e nas políticas de seguridade social colocou em fragilidade um número elevado de pessoas, em diversos setores da cadeia produtiva. No ano de 2019, conforme dados do IBGE, a informalidade no mercado de trabalho atingia 41,6% dos trabalhadores, ou seja, 39,3 milhões de brasileiros.

Esse acirramento do cenário do trabalho no país transparece na dinâmica urbana cotidiana da cidade de Campos dos Goytacazes, sendo possível observar o intenso fluxo de trabalhadores excluídos do setor do petróleo ou do Porto buscando uma reconfiguração funcional no mercado de trabalho formal ou informal em atividades na rua.

Como já apontado anteriormente, o trabalho nas ruas engloba uma série de atividades desempenhadas por vários profissionais que ganham suas vidas nos espaços urbanos das ruas e avenidas do país. DaMatta (2000), em sua clássica análise acerca da “casa-rua”, considera a rua como um espaço de provável risco e incerteza, o lugar onde tudo pode acontecer. Embora as ruas da cidade possam ter essas características descritas por DaMatta (2000), o espaço das ruas da cidade pode ainda ser um local de oportunidades (REGINENSI, 2019).

O espaço urbano é pensado por Certeau (2014, p. 174) como “[...] o lugar de transformações e apropriações, objeto de intervenções [...]”, para o autor, é no espaço urbano que ocorrem os “[...] discursos ideologizantes, mas também o ambiente das astúcias e das combinações de poderes sem identidade [...]” (CERTEAU, 2014, p. 202). A partir dessa consideração, se faz relevante examinar os processos de “fazer a cidade”. Reginensi (2019) assinala que o espaço nas ruas se apresenta como um local de lazer, cultura e também de oportunidades de trabalho para aqueles que viram as portas convencionais do mercado se fecharem. As “táticas populares” praticadas nas ruas, segundo Gago (2018, p. 18), são responsáveis pela heterogeneidade social e pelo conjunto de resistências que pressionam o neoliberalismo de “baixo para cima”.

A autora ressalta ainda que as atividades laborais praticadas nas ruas ocorrem a partir de uma mistura de lógicas e racionalidades, as quais são vistas, geralmente, como incompatíveis. Em sua análise, o trabalho na rua não pode ser resumido a uma forma de sobrevivência, pois os sujeitos envolvidos se articulam continuamente no espaço. Desse modo, as relações de risco e oportunidade construídas no ambiente das ruas pertencem ao dinâmico conjunto de ambientes sociais de trabalho, que revelam as constantes tensões entre as relações econômicas, sociais e culturais nas quais se materializa a informalidade no cotidiano.

A fragilidade dos vínculos de trabalho marca grande parte do exercício profissional dos motoentregadores, fazendo com que eles se encontrem vulneráveis

a diversos riscos, tais como: risco ao clima, à economia e à saúde. O exercício profissional em duas rodas, por todo território urbano, os expõe intensamente a vários perigos, mas também contribui para a construção de relações simbólicas, resistência, solidariedade, vida e morte.

A partir da observação cotidiana e de dispositivos teóricos da Sociologia urbana e da Antropologia, foi possível analisar o quanto os motoentregadores simbolizam a cidade enquanto trabalhadores e sujeitos de resistência. Certeau (2014) reconhece a existência de dispositivos que “vampirizam” as instituições e reorganizam o funcionamento do poder político e econômico na sociedade, porém aponta que as operações dos sujeitos os quais supostamente estão entregues à passividade e as disciplinas dominantes são capazes, por meio da astúcia, de elaborar mil práticas, “maneiras de fazer”, para, então, se reapropriarem do espaço organizado. A antidisciplina é colocada em ação, segundo Certeau (2014), por meio de práticas microbianas diárias, as quais se proliferam através de processos mudos, que vão se reelaborando no cotidiano.

As ressignificações dos riscos acontecem mediante a elaboração de estratégias e táticas no seu enfrentamento, essas estratégias são as ferramentas utilizadas pelos excluídos do mercado para ressaltar o protagonismo de profissões e seus saberes deslegitimados por modelos dominantes e funcionais. Os modos diversos de “fazer” (CERTEAU, 2014, p. 37) permitem que o cotidiano seja um espaço de estruturação ou subversão por meio da construção de jeitos aprendidos pela experiência e pela adaptação de maneiras criativas. Desse modo, o cotidiano nas ruas pode ser de oportunidade e também de riscos.

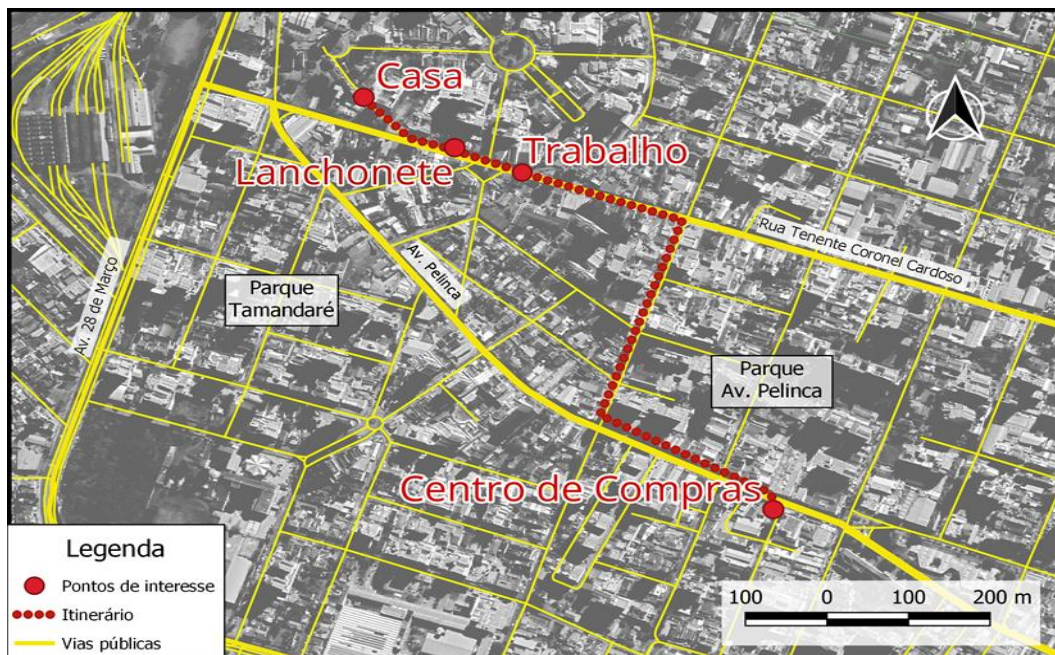
#### **4.2 “Que Deus me proteja enquanto estiver vivendo do baú”. Elaborações de cenas de risco pelas ruas.**

Durante os itinerários de ida e volta ao trabalho, era o período em que podia *flâneur* pelas ruas observando o cotidiano urbano e me encontrando com os demais trabalhadores que permaneciam circulando nas ruas. Eckert e Rocha (2008, p. 102) apontam que é durante o itinerário que “[...] a cidade do andarilho tem uma história, nem a melhor nem a pior do mundo, simplesmente histórias que configuram referências práticas e simbólicas em que se reconhece ou se constringe nas



ruas[...]”. Ainda conforme as autoras, é na realização dos itinerários que “[...] objetos, eventos não verbais ou verbais, ruídos ou matérias atiram-lhe a atenção sensorial [...]” (ECKERT; ROCHA, 2008, p. 102). O cotidiano urbano, para Eckert e Rocha (2008), sempre acolhe os passos do caminhante, traçando sentido a algo que será desvendado no final.

FIGURA 8 – Itinerário cotidiano de ida e volta ao trabalho onde foi possível o encontro com os interlocutores da pesquisa



Fonte: Elaborado pela Autora (2021)

Os motoentregadores atravessavam as ruas e a minha pesquisa a qualquer hora do dia ou da noite, compondo cenas com sons, odores, espaços, emoções e objetos. A cada itinerário, as experiências singulares reelaboradas por esses sujeitos me estimulavam a reconstruir as suas narrativas de vida. Na reconstrução das narrativas e cenas observadas, a fotografia desempenhava papel de destaque.

Conforme Reginensi (2020, p. 75), a captura de imagens cotidianas não se resume a apenas ilustração, “[...] mas sim, de lançar mão das imagens como um dos recursos para pesquisar [...]”. A experiência fotográfica, durante a investigação, apresenta-se como um oportuno recurso, além da narrativa, conta experiências e demonstra dados observados.

FIGURA 9 – Fotografias realizadas durante as observações do trabalho dos motoentregadores nas ruas, no itinerário cotidiano pelas ruas de Campos dos Goytacazes



Fonte: Arquivo pessoal da Autora (2021)

Em certo dia que fiz meu itinerário de casa para o trabalho, de carro, seguia pela Avenida Pelinca quando acendeu a luz vermelha do sinal. Os carros pararam e logo apareceu, ao meu lado, um corredor com uma fila de motos e o ruído de várias buzinas, que incessantemente não paravam. Boa parte das motos se posicionou na frente de todos os carros, logo abaixo do sinal. Havia, na maioria das motocicletas, baús ou seus condutores portavam mochilas quadradas, vermelhas ou pretas, denotando que possivelmente eram motoentregadores.

Os motoentregadores, que circulam pelas avenidas mais movimentadas, passam pelos carros criando faixas, comumente estão de capacete fechado, às vezes, parecem surgir de lugar nenhum; outras vezes, passam enfileirados como em uma procissão. Quando o sinal fecha, aglomeram-se e desaparecem assim que o sinal abre, quase tão rápido como surgiram.

Na minha cena, os segundos vão passando e o ronco dos motores passa a ser cada vez maior, o sinal verde acende, como em uma bandeirada de corrida,

cada motociclista busca acelerar o mais rápido possível a fim de sair na frente e chegar o mais breve possível ao seu destino.

Essa descrição se repete corriqueiramente pelas avenidas da cidade, contudo, naquele dia, um dos motociclistas que estava com uma mochila nas costas acelerou e empinou a moto buzinando alto, largando na frente de todos os carros, por alguns instantes, aquele motoentregador modificou uma cena de trânsito normal e conduziu o olhar de todos os demais motoristas e pedestres para o seu ato.

Refleti por muitos dias sobre a cena de poucos segundos realizada pelo motoentregador de mochila vermelha, com base na perspectiva analítica de Certeau (2014, p. 42), interpretei que o espaço urbano é permeado por sujeitos e suas “capacidades criadoras”, dessa maneira, as “artes de fazer” podem se manifestar em atos performáticos<sup>28</sup>. No artigo “Ato como Performance na Ocupação do Espaço Urbano: contra um modelo de cidade para os megaeventos”, a performer e autora Beatriz Provasi (2016) aborda a atividade de sujeitos que realizam atos performáticos com músicas e coreografias, eles impõem cartazes nas ruas da cidade do Rio de Janeiro durante os megaeventos da copa e das olimpíadas.

Na sua análise, essas performances buscam subverter os fluxos rotineiros e fabricar rupturas dos ritmos cotidianos para os sujeitos exercerem política e esteticamente os seus direitos. Certeau (2014) aponta que, a todo instante, o heroísmo da resistência tática é posto em evidência, pois as relações de força entre dominantes e dominados estão constantemente sendo impostas nas cidades, por instituições, empresas e pelo Estado.

As estratégias institucionais ou o cálculo de manipulação se apropriam continuamente das fragilidades dos indivíduos, dos riscos e das incertezas que amedrontam o futuro. O “sujeito ordinário” (CERTEAU, 2014, p. 58) enxerga oportunidade inclusive nas (im)possibilidades, criando e recriando suas expressões de cultura, seu trabalho e seu cotidiano.

Essa cena, uma das mais impactantes observada em meu itinerário, me fez despertar para outras performances mais sutis realizadas no cotidiano e para a distinção que há entre o risco performático praticado em zigue-zagues ou

---

<sup>28</sup> Durante a pesquisa on-line, foram identificados vários canais do YouTube com performances acrobáticas com moto, realizadas por entregadores. Um dos canais foi o “Torque grau & corte”. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=SVxFG31cBEI>.

empinando a moto e o risco cotidiano sofrido pelas condições de trabalho desses sujeitos.

FIGURA 10 – Escrita no baú da motocicleta que retrata o caráter de risco da profissão de motoentregador: “seja na reta ou na curva, no sol ou na chuva que Deus me proteja quando estiver acelerando Amém.”



Fonte: Arquivo pessoal da Autora (2021)

Beck (2010), ao propor o conceito de “sociedade do risco”, interpreta o mundo contemporâneo a partir de uma nova configuração, uma transição do paradigma distributivo da riqueza para um paradigma reflexivo, no qual se deve pensar acerca dos riscos possíveis, seus desdobramentos e as formas de sua distribuição na sociedade. Para o autor, os riscos estariam cada vez mais diversificados em decorrência da ampla capacidade de desenvolvimento das forças produtivas. A proliferação de forças destrutivas relacionadas aos riscos pode assumir escala

global<sup>29</sup>, de modo que as instituições responsáveis pelo controle, defesa e proteção social não estariam à altura dos novos desafios.

Beck (2010, p. 24) enfatiza que “[...] a produção social de riqueza está sistematicamente correlacionada à produção social de riscos [...]”. Entre os riscos destacados pelo autor, está a gravidade, esta não mais procede de fenômenos naturais ordinários, pois os riscos são gerados no curso de desenvolvimento da própria sociedade capitalista (poluição de rios, do ar, etc.).

Beck (2010) afirma que os riscos são construídos socialmente e que ampliam as vulnerabilidades dos grupos e dos sujeitos. Segundo o autor, os riscos reforçam e não revogam a sociedade de classes. Possuem suas origens na distribuição das posições ocupadas por classes sociais específicas e bem definidas, são fabricados e disseminados, havendo algumas disposições de maior risco.

Entretanto, devido à dimensão transescalar dos fenômenos na sociedade contemporânea, mais cedo ou mais tarde, conforme Beck (2010), todos poderão ser vítimas dos perigos envoltos nos riscos, pois estes distribuem “males” que geram situações de perigo, afetando as diversas camadas da sociedade, ainda que de modo desigual. Em algum momento, o risco vai afetar os mais favorecidos economicamente e, também, aqueles que os produzem ou se beneficiam da sua produção.

Reginensi (2019), ao pesquisar o trabalho de rua na praia de Copacabana e dos moradores do Vale Encantado, identificou alguns dos riscos enfrentados por trabalhadores dessas localidades e os relacionou ao desenvolvimento de capacidades táticas de enfrentamento. A pesquisadora assinala que, ao elaborar táticas de proteção aos riscos, os sujeitos, conseqüentemente, reforçam suas capacidades de resiliências e, por conseguinte, reinventam o seu cotidiano. Nesse sentido, segui o caminho já percorrido por Reginensi (2011), busquei identificar em campo alguns dos riscos enfrentados por motoentregadores durante o trabalho de rua.

---

<sup>29</sup> Como a pandemia de covid-19, que teve início na China e rapidamente avançou para todo o mundo.

QUADRO 1 – As categorias de risco apresentadas neste quadro têm inspiração na pesquisa de Reginensi (2011), os dados foram obtidos por meio das entrevistas aos motoentregadores

<b>Categoria de risco</b>	<b>Riscos considerados</b>	<b>Respostas cotidianas</b>
<b>Riscos à saúde</b>	Exposição a doenças, entre elas, a covid-19. Acidentes de trânsito e morte. Violência urbana, brigas e assaltos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Todos os entrevistados usam máscara e álcool.</li> <li>- Foi relatado por 5 entregadores que o calor é um fator de risco, pois gera grande desgaste físico e o uso de máscara piora as condições.</li> <li>- O período da noite foi descrito como o de maior risco de assaltos (de celulares, capacetes, etc.). Entretanto, não houve entrevistados assaltados.</li> <li>- Há, entre os entrevistados, uma preferência ao trabalho noturno (menor calor e menor trânsito). Todos os entrevistados manifestaram como maior medo o risco de acidente durante o trabalho.</li> <li>Entre os entrevistados, 4 declararam ter sofrido algum tipo de acidente.</li> </ul>
<b>Riscos Climáticos</b>	Sol excessivo, frio e chuva apresentam-se como as exposições de risco para aqueles que transitam realizando entregas de moto pela cidade.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre os entrevistados, os dias de chuva são os mais lucrativos, porém estão relacionados ao maior risco de acidente.</li> <li>- As ruas alagadas já levaram, a um dos entrevistados, a suspeitar de leptospirose (informada como doença do rato).</li> </ul>
<b>Riscos Econômicos</b>	Desemprego, fragilidade nas relações de contrato de trabalho. Impacto das variações em preços de combustíveis, impostos que repercutem no padrão do trabalho e na vida social.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre os entrevistados, foram identificadas diferentes relações de contrato de trabalho.</li> <li>- Profissionais que trabalham, por turno, para o estabelecimento, recebem valor fixo + comissão por entrega (valores de 70 a 100 reais<sup>30</sup>).</li> <li>- A maior parte dos entrevistados trabalha por aplicativo (Ifood e Bee são os mais utilizados).</li> <li>- As horas trabalhadas variam de 9h</li> </ul>

<sup>30</sup> Valores informados entre os meses de setembro de 2020 e abril de 2021.

		<p>a 12h por dia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Um dos maiores impactos econômicos relatados pelos entrevistados é ocasionado por impostos para a regularização das motocicletas. Fazendo com que muitos tenham seus documentos atrasados, ficando sujeitos à apreensão da moto.</li> <li>- A alta dos combustíveis impacta diretamente esses trabalhadores que estão constantemente calculando os seus custos.</li> </ul>
<b>Risco à idade e exclusão social</b>	<p>Educação e falta de capacitação. Relações precárias de trabalho dificultando a seguridade social.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Todos os entrevistados relatam possuir o ensino médio completo.</li> <li>- 4 entrevistados possuem cursos profissionalizantes. Desses 4 entrevistados, apenas 2 já trabalharam em atividades relacionadas ao seu curso.</li> <li>- 1 entrevistado informou ter recebido ajuda de companheiros em situação de dificuldade.</li> </ul>

Fonte: Elaborado pela Autora (2021)

Durante a realização das entrevistas, foi observado que os riscos à saúde e os riscos climáticos constantemente entrelaçavam-se, pois a motocicleta é um tipo de veículo que possui características intrínsecas de baixa proteção em relação às condições climáticas, mesmo com equipamentos de segurança (capacete, luvas, caneleiras), em caso de colisão ou queda, o índice de lesão e de mortalidade é maior entre os seus usuários<sup>31</sup>.

Conforme dados do Instituto de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro, em 2021, as lesões de trânsito e os óbitos por acidentes de trânsito terrestre no Estado do Rio de Janeiro tiveram uma participação significativa no contexto nacional. O Estado ocupou o 5º lugar entre os estados brasileiros, com 2.067 óbitos. O município de Campos dos Goytacazes, conforme o mesmo instituto, no ano de 2020, houve cerca de 93 mortes no trânsito, o que representa 49,5% do

<sup>31</sup> Conforme matéria noticiada pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), em 2021, mais de 1/3 das mortes no trânsito brasileiro envolveram motociclistas. Notícia de 22 set. 2021. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=38523&catid=9&Itemid=8](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38523&catid=9&Itemid=8). Acesso em: 20 nov. 2021.

total de vítimas na região Norte e 4,5% do total de mortes no Estado do Rio de Janeiro.

FIGURA 11 – O trabalho do motoentregador em dias de chuva



Fonte: Arquivo pessoal da Autora (2020)

No decorrer das entrevistas, ao serem questionados sobre o maior medo no exercício da atividade de motoentrega, ouvi as seguintes colocações: “ficar aleijado e não poder trabalhar”, “chover, eu escorregar e cair”, “não voltar para casa no fim do dia para ver meus filhos”. Portanto, para trabalhadores que permanecem em duas rodas, muitas horas por dia circulando em todo o espaço urbano torna o clima um importante fator de risco à saúde, pois ele pode causar acidentes de trânsito.



FIGURA 12 – Registro de acidente de trânsito envolvendo motoentregador. Observa-se que um outro motoentregador parou como uma atitude solidária



Fonte: Arquivo pessoal da Autora (2020)

Antes da realização das entrevistas em campo, acreditava que, entre os sujeitos que realizavam o trabalho na rua com motoentrega, a qualificação profissional seria uma exceção, entretanto a aproximação com a categoria revelou que a atividade de motoentrega tem sido uma oportunidade diante da condição de desemprego de muitos trabalhadores especializados.

Entre os 10 entrevistados, 4 afirmaram que possuem qualificação para desempenhar atividade especializada em área portuária e petrolífera. Foi possível notar, por meio do discurso dos sujeitos, que a opção tática pelo trabalho de rua em duas rodas aconteceu em decorrência da praticidade. Quase todos os entrevistados já possuíam motocicletas e viram na atividade de motoentrega a conveniência de “fazer dinheiro rápido”, “uma opção para não ficar à toa”, para “sair do aperto do desemprego”.

FIGURA 13 – Adesivo no baú da moto que se relaciona ao caráter profissional da atividade de motoentregador



Fonte: Arquivo pessoal da Autora (2020)

A informalidade da atividade de motoentregador, nesse contexto, revela-se como uma oportunidade, embora a atividade tenha, a princípio, um caráter temporário para alguns, a seriedade diante de seu exercício enquanto profissão sempre esteve presente nas observações em campo realizadas entre os sujeitos.

#### 4.3A tática operacional para resistir ao cotidiano

Conforme Reginensi (2011), os sujeitos ou grupos que enfrentam riscos possuem saberes e capacidade de reação, ainda que estejam constantemente constrangidos e expostos a vulnerabilidades. Certeau (2014) lembra que as capacidades de reação dos sujeitos às lógicas estruturantes estão presentes no cotidiano, em práticas microbianas, não precisamente circunscritas em um lugar, mas através do emprego de estratégias e táticas. A tática operacional surge diante das oportunidades cotidianas em “captar o voo” (CERTEAU, 2014, p. 47) e, assim, resistir ao cotidiano.

[...] o fraco deve tirar proveito das forças que lhe são estranhas. Ele o consegue em momentos oportunos onde combina elementos heterogêneos. [...] a vitória do fraco sobre o mais forte está em pequenos sucessos, arte de dar golpes, astúcias, de “caçadores”, mobilidades da mão de obra, simulações polifórmicas, achados que provocam euforia, tanto poéticas quanto bélicos (CERTEAU, 2014, p. 47).

Já as estratégias, em Certeau (2014), são ferramentas abstratas, que se expressam pelo emprego da capitalização de vantagens conquistadas. As estratégias podem seguir trajetórias indeterminadas pelos sujeitos nas quais o escrito e o fabricado se movimentam permanentemente.

[...] Chamo de estratégia o cálculo (ou a manipulação) das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder (uma empresa, um exército, uma cidade, uma instituição científica) pode ser isolado. A estratégia postula um lugar suscetível de ser circunscrito como algo próprio e será base de onde se podem gerir as relações com uma exterioridade de alvos ou ameaças (os clientes ou os concorrentes, os inimigos, o campo em torno da cidade, os objetivos e objetos da pesquisa etc.) (CERTEAU, 2014, p. 99).

As aproximações off-line e on-line em campo revelaram que as estratégias e táticas tendem a surgir a partir do esfacelamento de estabilidades, sendo disseminadas e postas em práticas permanentes entre grupos. Certeau (2014) as distinguem:

[...] as estratégias apontam para as possíveis atitudes de resistência que o estabelecimento de um lugar oferece ao gasto do tempo; as táticas apontam para uma hábil utilização do tempo, das ocasiões. [...] Ainda que os métodos praticados pela arte da guerra cotidiana jamais se apresentem de forma nítida, mas nem por isso são menos certas que apostas feitas no lugar ou no tempo que os distinguem das maneiras de fazer e agir [...] (CERTEAU, 2014, p. 102).

Desse modo, a criação e a participação estratégica em grupos de WhatsApp foram capazes de construir relações baseadas em parcerias e laços de solidariedade mútua, mobilizando a categoria para sistemas improvisados de assistência social, de luta e de resistência por melhores condições de trabalho. O exemplo da organização estratégica entre os motoentregadores está na lei 14.297/2022, que trata das medidas de proteção aos entregadores de aplicativos de entrega durante a vigência do problema público de saúde da covid-19. A lei sancionada é um marco na conquista por melhores condições de trabalho para a categoria.

No período em que estive em campo, busquei identificar táticas entre os motoentregadores. Uma possível tática a ser verificada seria a captação de clientes fora do aplicativo. A existência da tática de captação de clientes fora do aplicativo é uma prática muito comum que promove um “drible” na relação intermediada pelo aplicativo.

Alguns motoentregadores, ao realizarem o serviço, entregam um cartão de visita com telefone, possibilitando, assim, uma fidelidade dos clientes. Outros relataram que estabeleciam relações de amizade com comerciantes, dessa forma, o acionamento entre motoentregador e comerciante era feito diretamente, também há oportunidades em grupos de WhatsApp, pois membros indicam demandas e locais de trabalho. As práticas táticas de vigilância e comunicação no grupo auxiliam o aviso de eventuais ações dos agentes públicos e, assim, evitam possíveis perdas econômicas.

As blitz são referenciadas no grupo como “festinhas”. Durante as observações em campo e nas entrevistas, ouvi diálogos entre os motoentregadores: “tem festinha estadual na descida da ponte da rosinha”. Ou “tem festinha federal próxima à UPA”.

FIGURA 14 – Cartões de visita recebidos, observação para o Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), que reforça o caráter profissional<sup>32</sup> da atividade de motoentregador



Fonte: Arquivo pessoal da Autora (2020)

Algumas estratégias e táticas identificadas em campo estão sintetizadas no quadro abaixo. Na primeira coluna, são apontadas as táticas operacionais cotidianas, estas são capazes de captar situações e transformá-las em oportunidades. A segunda coluna aponta ações individuais ou coletivas capazes de viabilizar a construção de estratégias que trazem benefícios a toda categoria, como o conjunto de mobilizações o qual foi determinante para que plataformas disponibilizassem máscaras e álcool para seus trabalhadores.

Estratégias mobilizadoras entre a categoria resultaram no projeto de lei n.º 5524/20 incluiu os motoentregadores na primeira fase de vacinação contra a covid-19, e a elaboração da lei n.º 14.297/22 assegura medidas de proteção aos prestadores de serviço de plataforma de entrega. A terceira coluna do quadro demonstra algumas situações de tática e estratégia observadas no cotidiano durante a jornada de pesquisa.

<sup>32</sup> A lei n.º 12.009, de 29 de julho de 2009, regulamenta o exercício das atividades dos profissionais de transporte de passageiros, mototaxistas, motoboys e de entrega de mercadorias com o uso de motocicleta. A lei torna possível que a atividade seja exercida de forma autônoma ou como prestadora de serviço.

Quadro 2 – Estratégias e táticas

<b>Táticas operacionais cotidianas</b>	<b>Ações estratégicas individuais ou coletivas<sup>r</sup></b>	<b>Situações cotidianas verificadas<sup>r</sup></b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participação em grupos de redes sociais.</li> <li>- Arranjos de solidariedade entre membros da categoria e demais trabalhadores locais.</li> <li>- Captação de oportunidades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A participação em grupos de redes sociais incentiva o debate acerca de questões pertinentes à categoria, mobilizando-a para atitudes de reação e resistência.</li> <li>- As redes sociais são estrategicamente utilizadas para qualificar e desqualificar locais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre os entrevistados, todos afirmaram ser importante conversar e estar integrado com outros membros da categoria.</li> <li>- Todos os entrevistados afirmaram participar de grupos de WhatsApp.</li> <li>- Em um dos locais de realização das entrevistas, foram observadas contribuições coletivas (gorjetas) para a compra de lanches.</li> <li>- Há uma rede solidária entre os trabalhadores locais.</li> <li>- Os comerciários permitem que os motoentregadores utilizem banheiros de seus estabelecimentos e oferecem tomadas para recarregarem os celulares.</li> <li>- Os comerciantes viabilizam entregas sem intermédio do aplicativo, isso amplia as redes de trabalho.</li> <li>- Os guardadores de carros auxiliam na rede de comunicação informal sobre blitz, são responsáveis também pela vigilância de motos e capacetes.</li> <li>- Os motoentregadores mantêm constante diálogo em redes sociais.</li> <li>- As redes sociais são usadas para a divulgação de oportunidades de trabalho e para o auxílio financeiro entre membros.</li> <li>- Informações de operações de blitz e venda de peças.</li> <li>- Localização de endereços.</li> <li>- Organização de mobilizações em prol da segurança, da vacinação para a categoria, da defesa de colegas de trabalho e do não aumento de taxas.</li> <li>- Entre os 10 entrevistados, nenhum participou de mobilizações, todavia acham importante.</li> <li>- Verificou-se, no grupo de</li> </ul>

		WhatsApp, práticas táticas como: um amigo trabalhar com a moto durante o dia e outro à noite. - Boicote a estabelecimentos e clientes.
--	--	---

Fonte: Elaborado pela Autora (2021)

Durante a investigação acerca do trabalho na rua dos motoentregadores, pude me aproximar de vários conhecimentos táticos que esses sujeitos utilizam em suas atividades, desse modo, foi possível compreender a existência de diversas “formas de fazer” (CERTEAU, 2014, p. 21), as quais fazem do cotidiano um espaço de estruturação ou subversão de acordo com a construção de jeitos aprendidos pela experiência e pela adaptação de maneiras criativas dos (res)significados cotidianos.

Embora a relação dos motoentregadores esteja, por vezes, desequilibrada por fatores econômicos, políticos e sociais, ela não impede que capacidades de resistências sejam praticadas pela categoria.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação de mestrado se propôs a conhecer e analisar algumas estratégias e táticas que são elaboradas pelos motoentregadores no cotidiano de trabalho nas ruas, em Campos dos Goytacazes. Na investigação, os conceitos de tática e estratégia de Certeau (2014, p. 31) foram fundamentais para refletir a forma como esses sujeitos se reapropriam das coisas, dos lugares e das situações cotidianas, elaborando novas “maneiras de fazer”.

Ao adotar o referencial teórico proposto por Certeau (2014), foi possível compreender alguns dos mecanismos de funcionamento do trabalho que acontece na rua, correlacionando estruturas macro e micro da sociedade, examinando as práticas táticas realizadas pelos sujeitos no cotidiano.

Foi realizada uma investigação qualitativa, com base no método etnográfico. As observações contínuas em campo, fotografias e entrevistas foram ferramentas determinantes para o aprofundamento necessário que demanda o tema. A maior parte da realização da pesquisa ocorreu no auge da pandemia de covid-19, fato que trouxe a oportunidade de experimentar a prática de observação on-line, juntamente com a prática off-line, que foi feita posteriormente, e seus distintos engajamentos.

A pandemia tem agravado inúmeras crises preexistentes na sociedade brasileira, embora a vacina ofereça um horizonte, ainda não se sabe o quão longo será este período de crise que vivenciamos, tendo em vista o surgimento de variantes. A dificuldade que o mundo enfrenta para lidar com essa situação pode ser explicada pela falta de experiência, não houve situações como essa no passado recente da humanidade.

Esta dissertação buscou destacar a diversidade social, simbólica e temporal que a relação casa-rua assumiu na vida dos sujeitos durante a pandemia. Conectou as grandes narrativas do sistema mundial a manifestações cotidianas locais. Pontuou acerca dos contextos econômicos, históricos e sociais que repercutiram/repercutem em mercados de trabalho informal e nas reelaborações cotidianas acerca dos riscos e no seu enfrentamento por meio das táticas.

Conclui-se que o trabalho do motoentregador acompanha o novo cenário de consumo on-line, com o aumento do *delivery*, ainda que tenha sido um setor



superaquecido pela pandemia, permanece demonstrando expansão<sup>33</sup>. Nesse sentido, a relevância da investigação torna-se evidente, pois permite a aproximação com uma profissão que tem revelado seu caráter imprescindível na vida das metrópoles.

Embora a profissão de motoentrega seja extremamente importante para a cidade, observei, entre os profissionais que estabeleci contato, situações de vulnerabilidade e de riscos durante a jornada de trabalho nas ruas. Como resposta, agem taticamente com ações de solidariedade e de astúcia para o enfrentamento de violências e de acesso a condições mínimas de trabalho.

Antunes (2005) observa que a sociedade atual valoriza o trabalho, entretanto vive sob a sombra de um sistema econômico produtivo o qual busca reduzir o número de postos de trabalho no mundo, além de distribuí-lo de maneira desigual. Há uma contradição: de um lado, há a valorização do trabalho, sobretudo a forma de emprego e de vinculação do *status* social, de produção de cidadania e autonomia, por outro lado, há os altos índices de desemprego e de trabalhos informais sem direitos trabalhistas, previdenciários, assistenciais e precárias condições de trabalho, com baixas remunerações.

A luta pela sobrevivência travada por motoentregadores no trabalho de rua se manifesta através das práticas táticas cotidianas de resistência, de antidisciplina, explícitas em performances urbanas, na linguagem, no ronco do motor, na recusa moral, na tática de ressignificar o cotidiano e as dificuldades impostas “de cima”. Certeau (2014, p. 44) pontua que o ato de “quebra das operações”, a antidisciplina, em primeira análise, podem remeter à quebra das regras sociais, entretanto essas práticas são capazes de construir uma “travessia cultural”.

Conforme Certeau (2014), a sociedade estrutura e impõe regras, que, muitas vezes, exclui e “[...] marginaliza não somente pequenos grupos, mas uma marginalidade da massa que não é produtora de cultura, que constrói uma cultura não cultura assinada, não legível, mas simbolizada [...]” (CERTEAU, 2014, p. 44).

A inspiração etnográfica enquanto método de pesquisa foi imprescindível para acessar o outro, a partir da experiência vivida por esses sujeitos, é possível compreender “a travessia cultural” construída no sentido de apresentar

<sup>33</sup> Conforme reportagem da folha, as vendas, no Natal de 2021, cresceram cerca de 45% se comparadas ao mesmo período de 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/12/faturamento-com-vendas-online-no-natal-cresce-446-diz-nielsen.shtml>.

continuamente a forma como a sociedade os trata: como loucos, infratores e imprudentes. Portanto, merecem lugares marginais e um trabalho precário que os obrigue a assumir riscos de vida enquanto dão manutenção a ordem estruturante capitalista de mercado.

A investigação sobre o trabalho na rua dos motoentregadores constatou que esses sujeitos recusam o lugar marginal que lhes é imposto, travam lutas cotidianamente, articulando estratégias e táticas em ações individuais e coletivas na busca por direitos e para manifestar sua relevância à cidade.

## REFERÊNCIAS

- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 6. ed. São Paulo: Editora Cortez, 2002.
- ANTUNES, R.; ALVES, G. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 87, p. 335-351, maio/ago. 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/es/mv25n87/21460.pdf>. Acesso em: 15 set. 2021.
- ANTUNES, R.; BRAGA, R. (org.). **Infoproletários**: degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo Editorial, 2009.
- ANTUNES, R. **Coronavírus**: o trabalho sob fogo cruzado. Coleção Pandemia Capital. São Paulo: Editora Boitempo, 2020a.
- ANTUNES, R. **O caracol e sua concha**: ensaio sobre a nova morfologia do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2005.
- ANTUNES, R. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020b.
- BECK, U. Capitalismo sem trabalho. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 18, n. 1, p. 41-55, 1997. Disponível em: <https://revistas.dee.spgg.rs.gov.br/index.php/ensaios/article/view/1882>. Acesso em: 15 jun. 2020.
- BECK, U. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: Ed. 34, 2010.
- BECKER, H. S. [1963]. **Outsiders**. Estudos de sociologia do desvio. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BOAVENTURA. S. **A cruel pedagogia do vírus**. Coimbra: Almedina, 2020a.
- BOAVENTURA. S. A sul da quarentena. **Sul 21**, Porto Alegre, 9 abr. 2020b. Disponível em: <https://sul21.com.br/opiniao/2020/04/a-sul-da-quarentena-por-boaventura-de-sousa-santos/>. Acesso em: 11 jul. 2021.
- BRAGA, R. As faces ignoradas do Uberismo. O Futuro do Trabalho no Brasil. **Outras Palavras**, 2021. Disponível em: <https://outraspalavras.net/videos/ruy-braga-descreve-as-faces-ignoradas-do-uberismo/>. Acesso em: 20 nov. 2021.
- CACCIAMALI, M. C. Globalização e processo de informalidade. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 9, n. 1, p. 153-174, 2000. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8643124>. Acesso em: 28 dez. 2021.

CACCIAMALI, M. C. **Setor informal urbano e formas de participação na produção**. 1982. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/12/12138/tde-06102006-120930/publico/MariaCCacciamaliTese.pdf>. Acesso em: 17 maio 2020.

CARTAXO, S. A.; REGINENSI, C. Resignificando o cotidiano: estratégias e táticas dos motoentregadores na cidade de Campos dos Goytacazes. *In*: REGINENSE, C.; RODRIGUES, F. dos S.; DREBES, L. M. (org.). **Entre fronteiras, cidades e ruas: experiências de migrantes e ambulantes**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2021. Disponível em: <file:///C:/Users/sintilla/Downloads/coletanea%20Entre%20fronteiras%20cidades%20e%20ruas.pdf>. Acesso em: 31 jan. 2022.

CARTAXO, S. A.; SHIOTA, R. R. Três concepções acerca dos desastres. **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**, [S. l.], n. 32, p. 396-315, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/csonline/article/view/30427>. Acesso em: 31 jan. 2022.

CASTRO, M. **Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas**. 2010. Tese (Doutorado em Psicologia) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/47/47134/tde-09022011-111013/>. Acesso em: 20 maio 2020.

CERTEAU, M. **Invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis: Editora Vozes, 2014. v. 1.

CRUZ, J. L.; TERRA, D. Petróleo e porto no norte do estado do Rio de Janeiro, **EURE**, Chile, v. 46, n. 139, p.189-208, set. 2020. Disponível: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612020000300189&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612020000300189&lng=es&nrm=iso). Acesso em: 10 jul. 2021.

COSTA, Márcia da Silva **Trabalho informal: um problema estrutural básico no entendimento das desigualdades na sociedade brasileira**. Caderno CRH [online]. 2010, v. 23, n. 58 [Acessado 3 Setembro 2021] , pp. 171-190. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-49792010000100011>>. Epub 15 Jul 2010. ISSN 1983-8239. <https://doi.org/10.1590/S0103-49792010000100011>

DAMATTA, R. **A Casa e a Rua**. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mille Plateaux**. Postulats de la linguistique. Paris: Les Éditions de Minuits, 1980.

DIEESE. Departamento Intersindical de estatísticas e estudos sócio-econômicos. **Crise Coronavírus**, 2020. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/>. Acesso em: 05 maio 2020.

ECKERT, C.; ROCHA, A. Etnografia de rua: estudo de antropologia urbana. **Rua**, Campinas, SP, v. 9, n. 1, p. 101–127, 2003. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rua/article/view/8640752>. Acesso em: 15 ago. 2021.

ECKERT, C.; ROCHA, A. Etnografia: Saberes e Práticas. **Revista Iluminuras**, Porto Alegre, v. 9, n. 21, 2008. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/view/9301>. Acesso em: 07 maio 2020.

FERNANDES, H. **A relação entre as identidades territoriais e a “nova urbanidade”**: o caso das manifestações identitárias dos grupos de motociclistas em Salvador, Bahia. 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Bahia, 2013. Disponível em: [file:///C:/Users/sintilla/Downloads/Hiram%20Souza%20Fernandes%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/sintilla/Downloads/Hiram%20Souza%20Fernandes%20(2).pdf). Acesso em: 28 jan. 2022.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. São Paulo: Ed Paz e Terra, 2010.

GAGO, V. **A razão neoliberal**: economias barrocas e pragmática popular. São Paulo: Ed. Elefante, 2018.

GEERTZ, C. Estar lá, escrever aqui. **Revista Diálogos**, São Paulo, v. 22, n. 3, p. 58-63, 1989. Disponível em: [http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/necio\\_turra/PPGG%20-%20PESQUISA%20QUALI%20PARA%20GEOGRAFIA/Estar%20l%C3%A1,%20escrever%20aqui.pdf](http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/necio_turra/PPGG%20-%20PESQUISA%20QUALI%20PARA%20GEOGRAFIA/Estar%20l%C3%A1,%20escrever%20aqui.pdf). Acesso em: 09 ago. 2021.

GIDDENS, Antony. **Modernidade e Identidade**. Rio de Janeiro Ed Zahar. 2002

GREGORI, M. F. **Viração**: experiência de meninos de rua. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

HELLER, A. **O cotidiano e a história**. São Paulo: Paz e Terra, 2008.

IBGE. **Panorama cidades**, 2019. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/campos-dos-goytacazes/panorama>. Acesso em: 17 out. 2021.

KOZINETS, R. **Netnografia - Realizando pesquisa etnográfica online**. Porto Alegre: Penso, 2014.

LAPLANTINE, F. **A descrição etnográfica**. São Paulo: Editora Terceira Margem, 2004.

LAVELL, A. *et al.* La construcción social de la pandemia COVID-19: desastre, acumulación de riesgos y políticas públicas. **La Red**, 2020. Disponível em: <https://www.desenredando.org/>. Acesso em: 03 maio 2020.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Bernardo do Campo, v. 17, n. 49, p. 11-29, 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/> 10 out. 2021. a/KKxt4zRfvVWbkbgsfQD7ytJ/?lang=pt. Acesso em: 10 out. 2021.

MAGNANI, J. G. C. Rua, símbolo e suporte da experiência urbana. **Revista Cadernos de História de São Paulo**, São Paulo, 1993. Disponível em:

[https://nau.fflch.usp.br/files/upload/paginas/rua\\_simbolo%20e%20suporte%20da%20experiencia%20-%20magnani\\_0.pdf](https://nau.fflch.usp.br/files/upload/paginas/rua_simbolo%20e%20suporte%20da%20experiencia%20-%20magnani_0.pdf). Acesso em: 10 nov. 2021.

MANZANO, M.; KREIN, A. A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil. **Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho**, 2020. Disponível em: <https://www.cesit.net.br/>. Acesso em: 15 nov. 2021.

MILLER, D. Como conduzir uma etnografia durante o isolamento social. **Blog do Sociofilo**, [S. l.], 23 maio 2020. Disponível em: <https://blogdosociofilo.com/2020/05/23/notas-sobre-a-pandemia-como-conduzir-uma-etnografia-durante-o-isolamento-social-por-daniel-miller>. Acesso em: 04 abr. 2020.

NORONHA, E. G. “Informal”, Ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Bernardo do Campo, v. 18, n. 53, out. 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/WqC7d74FgfmJN9hhKPXhxpt/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 28 dez. 2021.

OLIVEIRA, O. Ornitorrinco. *In*: OLIVEIRA, O. **Critica a razão dualista – O Ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

PAIS, J. M. O “corre-corre” cotidiano no modo de vida urbano. **Revista TOMA**, [S. l.], n. 16, ed. 131, 2010. Disponível em: <https://seer.ufs.br/index.php/tomo/article/view/521/437>. Acesso em: 14 jul. 2021.

PROVASI, B. Atos como Performance na Ocupação do Espaço Urbano: contra um modelo de cidade para os megaeventos. **Rev. Bras. Est. Presença**, Porto Alegre, v. 6, n. 3, p. 429-459, set./dez. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2237-266061977>. Acesso em: 04 fev. 2021.

REGINENSI, C. **A cidade como cenário de oportunidades**: etnografia das margens. 1. ed. Curitiba: Appris, 2019.

REGINENSI, C. A Experiência dos itinerários e o uso das imagens em situação de risco. *In*: REGINENSI, C. **Sociologia Pragmática das Transformações em Diálogo**. Coleção Debate Social. Vitória: Ed. Milfontes, 2020. 4. v.

REGINENSI, C. Como praticar etnografia nas margens e fronteiras das cidades? **Ponto URBE**, [S. l.], v. 20, p. 1-43, 2017.

REGINENSI, C. **Relatório final**: pesquisadora visitante FAPERJ. Rio de Janeiro: [s. n.], 2009.

SANTOS, W. G. **Cidadania e justiça**. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

SOUZA, J.; TERRA, D. Migrações, pendularidades e mercado de trabalho no segmento up stream da indústria do petróleo na Bacia de Campos. **EURE**, Chile, v. 46, n. 137, p. 157-180, 2020. Disponível em: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612020000100157&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612020000100157&lng=es&nrm=iso). Acesso em: 19 jul. 2020.

STANDING, G. **Precariado**: a nova classe perigosa. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

TELLES, V. S. Transitando na linha de sombra, tecendo as tramas da cidade. *In*: OLIVEIRA, F.; RIZEK, C. (org.). **A era da indeterminação**. São Paulo: Boitempo, 2007. p. 195-220.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Editora Elefante, 2019.

VOGEL, A.; MELLO, M. **Quando a rua vira casa: a apropriação de espaço de uso coletivo em um centro de bairro**. 4. ed. Rio de Janeiro: Eduff, 2017.

WHYTE, W. F. **Sociedade de esquina: a estrutura social de uma área urbana pobre e degradada**. Tradução: Maria Lucia de Oliveira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

YAZBEK, M. C. **Classes subalternas e assistência social**. 4. ed. São Paulo: Cortez, 2003.

YAZBEK, M. C. Pobreza no Brasil contemporâneo e formas de seu enfrentamento. **Serviço Social & Sociedade**, São Paulo, n. 110, p. 288-322, abr./jun. 2012.

Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/sssoc/a/X7pK7y7RFsC8wnxB36MDbyx/?lang=pt>. Acesso em: 15 nov. 2021.

## APÊNDICE A - INTERLOCUTORES DA PESQUISA

<b>Nome</b>	<b>Idade</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Região de residência</b>	<b>Região que trabalha/local de entrevista</b>	<b>Vínculo de trabalho</b>
1-Renam	24	Ensino Médio	Parque Alzira Vargas	Pelinca/ Centro de Compras	Aplicativo e por comissão de entrega.
2-Leandro Machado	34	Ensino Médio/ profissionalizante. Montador de andaimes.	Barcelos/ SJB	Pelinca/ Centro de compras	Aplicativo e por comissão de entrega.
3-Hudson	22	Ensino Médio	Guarus	Pelinca/Sem Frescura - lanchonete	Aplicativo e por comissão de entrega.
4-Thiago	23	Ensino Médio	Parque Aurora	Pelinca/ Centro de compras	Aplicativo e por comissão de entrega.
5-Vinicius	23	Ensino Médio	Penha	Centro/ Mc Donald	Aplicativo e por turno.
6-Marcos	24	Ensino Médio	Pecuária	Pelinca/Sem Frescura - lanchonete	Turno e aplicativo.
7-João Pedro	21	Ensino Médio	Parque Alvorada	Centro/ Mc Donald	Turno e aplicativo.
8- Rafael	25	Ensino Médio/ profissionalizante. Homem de área.	Parque Rosário	Centro/Casa de Peças	Carteira assinada.
9- Douglas	28	Ensino Médio/ curso para embarcar.	Parque Le Bret	Centro/Casa de peças	Carteira assinada.
10- Wallace Gabriel	24	Ensino Médio/ curso para embarcar.	Três Vendas	Centro/Casa de peças	Carteira assinada.



## APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA

### Identificação:

- 1- Nome:
- 2- Idade:
- 3- Local onde mora:
- 4- Região onde trabalha:

### Tema a explorar: riscos cotidianos

Riscos Econômicos	Desemprego, fragilidade nas relações de contrato de trabalho. Impacto das variações de preços de combustíveis, impostos que repercutem no padrão do trabalho e na vida social.
-------------------	--

- 1- Como você ingressou no trabalho de entregas?
- 2- Quantas horas por dia você costuma trabalhar?
- 3- Trabalha todos os dias da semana?
- 4- Como você recebe o pagamento por suas entregas?

Riscos à saúde	Exposição a doenças, entre elas, a covid-19. Acidentes de trânsito e morte. Violência urbana, brigas e assaltos.
----------------	--

- 1- Você já se envolveu em algum acidente de moto?
- 2- Você já sofreu algum assalto durante o período de trabalho?
- 3- Qual a sua maior preocupação quando sai para trabalhar?
- 4- Durante a pandemia, você utilizou alguma proteção para trabalhar?
- 5- Você já ficou doente em decorrência do seu trabalho? (ex.: covid-19)

Riscos Climáticos	Sol excessivo, frio e chuva apresentam-se como exposições de risco para aqueles que transitam realizando entregas de moto pela cidade.
-------------------	--

- 1- Você prefere trabalhar durante o dia ou à noite?
- 2- Qual clima você considera mais difícil para trabalhar?

Risco à idade e exclusão social	Educação e falta de capacitação. Relações precárias de trabalho que dificultam a seguridade social.
---------------------------------	--

- 1- Você estudou até que série?
- 2- Você já trabalhou em outro tipo de atividade? Qual?
- 3- O que mais dificulta o seu trabalho de motoentregador?

**Temas a explorar: estratégias e táticas**

Estratégias de participação em grupos. Arranjos de solidariedade entre a categoria ou para a prevenção de perdas e/ou redução de prejuízos. Captação de oportunidades.	Pertencimento de indivíduos em redes sociais (WhatsApp, Instagram, Facebook), estimulando a solidariedade e cultivando laços.
--	---

- 1- Você possui celular com internet móvel?
- 2- Você participa de grupos com outros motoentregadores?
- 3- Você acha importante participar de grupos? Por quê?

Reação, conflito e resistências.	<p>As redes sociais (WhatsApp, Instagram, Facebook) utilizadas para organização de mobilizações caracterizam-se como atitudes de resistência.</p> <p>Formas para “burlar” o sistema de aplicativos.</p> <p>As redes sociais (Facebook e WhatsApp) também são utilizadas para indicar entregas e para qualificar e desqualificar locais.</p>
----------------------------------	---

1- Você participa de algum grupo que tenha vários entregadores?

2- Você considera importante conversar com outros colegas que trabalham com entregas? Por quê?