

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA**

**José Eduardo Barreto de Oliveira**

**Os cicloentregadores no contexto das novas organizações do trabalho: Um  
estudo sociológico de perspectivas e trajetórias profissionais**

**Porto Alegre**

**2021**

**José Eduardo Barreto de Oliveira**

**OS CICLOENTREGADORES NO CONTEXTO DAS NOVAS  
ORGANIZAÇÕES DO TRABALHO: Um estudo sociológico de  
perspectivas e trajetórias profissionais**

Trabalho de conclusão de graduação, apresentado  
como requisito parcial para obtenção de título de  
bacharel em Ciências Sociais na Universidade  
Federal do Rio Grande do Sul

Orientador: Prof. Dr. Alexandre Almeida de  
Magalhães

**Porto Alegre**

**2021**

**José Eduardo Barreto de Oliveira**

**OS CICLOENTREGADORES NO CONTEXTO DAS NOVAS  
ORGANIZAÇÕES DO TRABALHO: Um estudo sociológico de  
perspectivas e trajetórias profissionais**

Trabalho de conclusão de graduação, apresentado  
como requisito parcial para obtenção de título de  
bacharel em Ciências Sociais na Universidade  
Federal do Rio Grande do Sul

Orientador: Prof. Dr. Alexandre Almeida de  
Magalhães

Aprovado em: \_\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof<sup>a</sup>. Dra. Thays Wolfarth Mossi

---

Prof<sup>a</sup> Dra. Camila Penna de Castro

---

Prof. Dr. Alexandre Almeida de Magalhães (Orientador)

Dedico este trabalho à minha mãe, Alcina,  
e ao meu pai, José Eduardo.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à comunidade acadêmica da UFRGS, que me proporcionou tantas experiências transformadoras. Aos professores, colegas e funcionários, muito obrigado!

Ao meu orientador Prof. Alexandre Almeida de Magalhães, pelos ensinamentos, dedicação e compreensão com as dificuldades.

Aos interlocutores e interlocutoras da pesquisa, cuja participação e interesse foram essenciais.

Aos meus familiares e amigos pelo companheirismo, afeto e presença constante na minha trajetória.

## RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso tem por objetivo investigar e refletir acerca dos fenômenos das entregas por bicicleta, em especial sob a sua origem, as relações com as novas formas de organização do trabalho, as desregulamentações das atividades produtivas e o aumento dos regimes profissionais flexíveis. As novas dinâmicas do capitalismo, do consumo e do emprego, em conjunto com tecnologias digitais, como aparelhos smartphones e os aplicativos de e-commerce, possibilitaram a difusão e expansão do modelo de negócio do capitalismo de plataforma e de grupos empresariais focalizados em entregas rápidas de produtos, sobretudo alimentícios. Além disso, a expansão do uso das bicicletas é um fenômeno moderno recorrente nas grandes cidades pelo mundo, inclusive nos centros urbanos brasileiros. Neste contexto, muitos trabalhadores foram atraídos para as *cicloentregas*, ao passo que nos últimos anos se intensificaram as desregulamentações dos mercados e das leis trabalhistas, as desigualdades sociais no sistema capitalista e a instabilidade de uma vasta gama de atividades profissionais. Para analisar esse fenômeno, fiz observações *in loco* sobre a atividade produtiva em questão, mobilizei conceitos da literatura em ciências sociais sobre os fenômenos do trabalho na contemporaneidade e realizei entrevistas com cicloentregadores e ciclomessageiros na cidade de Porto Alegre seguindo a seguinte problemática: Quais são as percepções dos cicloentregadores/ciclomessageiros sobre sua atividade produtiva no contexto das novas organizações do trabalho? Meu interesse foi fazer emergir através da técnica de entrevista semiestruturada as percepções desse grupo de trabalhadores sobre essas transformações do trabalho e seus impactos individuais e coletivos. O resultado desse estudo é uma análise sobre as características, condições e desafios dessas atividades profissionais, relacionando trajetórias e biografias localizadas na cidade de Porto Alegre entre 2019 e 2021 com as considerações do mundo do trabalho contemporâneo de uma gama de autores e autoras nas ciências sociais.

**Palavras-chave:** Sociologia do Trabalho. Antropologia Urbana. Etnografia do Trabalho. Modernidade. Mobilidades. Bicicletas. Cicloentregas. Ciclomessageira. Novas Organizações do Trabalho. Desregulamentação do Trabalho. Gig Economy.

## ABSTRACT

This work aims to investigate and discuss the phenomena of bicycle delivery, in particular under its origins, the relationships with new forms of work organization, the deregulation of productive activities and the increase in flexible professional regimes. The new dynamics of capitalism, consumption and employment, together with digital technologies such as smartphone devices and e-commerce applications, have enabled the diffusion and expansion of the platform capitalism business model and business groups focused on fast delivery products, especially food. Furthermore, the expansion of the use of bicycles is a recurrent modern phenomenon in large cities around the world, including in Brazilian urban centers. In this context, many workers were attracted to cyclodeliveries, while in recent years the deregulation of markets and labor laws, social inequalities in the capitalist system and the instability of a wide range of professional activities have intensified. To analyze this phenomenon, I made on-the-spot observations about the productive activity in question, mobilized concepts from the literature in social sciences about the conditions of work in contemporary times and conducted interviews with cycle deliverers and cycle messengers in the city of Porto Alegre following the issue: What are the perceptions of cycle deliverers/cycle messengers about their productive activity in the context of new work organizations? My interest was to bring out, through the technique of semi-structured interview, the perceptions of this group of workers about these work transformations and their individual and collective impacts. The result of this study is an analysis of the characteristics, conditions and challenges of these professional activities, relating trajectories and biographies located in the city of Porto Alegre between 2019 and 2021 with the considerations of the contemporary work of a range of authors in the social sciences.

**Keywords:** Sociology of Work. Urban Anthropology. Ethnography of Work. Modernity. Mobilities. Bicycles. Bike Delivery. Bike Courier. New Forms of Work Organization. Employment Deregulation. Gig Economy.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>8</b>
1.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....	10
<b>2 AS ENTREGAS POR BICICLETA: DOIS MODELOS EM OPOSIÇÃO.....</b>	<b>15</b>
<b>3 A IDA AO CAMPO E A APROXIMAÇÃO COM OS TRABALHADORES .....</b>	<b>19</b>
3.1 APRESENTANDO UM CICLOENTREGADOR: A TRAJETÓRIA DE JOÃO S.....	22
3.2 APRESENTANDO UM CICLOMENSAGEIRO: A TRAJETÓRIA DE LUCAS A. ...	25
3.3 APRESENTANDO UMA CICLOMENSAGEIRA: A TRAJETÓRIA DE AMANDA F. .....	29
<b>4 EFEITOS E PERCEPÇÕES DA ATIVIDADE PRODUTIVA: AS MUDANÇAS NO TRABALHO E OS CICLOENTREGADORES: .....</b>	<b>34</b>
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>46</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>49</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Pretendo com esse trabalho de conclusão de curso investigar, refletir e fazer uma contribuição, ainda que diminuta, ao debate acerca das transformações no campo do trabalho evidenciadas nas últimas décadas, sobretudo sobre os impactos sociais decorrentes de processos mais modernos, móveis e flexíveis, e em como estes efeitos são percebidos por trabalhadores e trabalhadoras.

As ciências sociais produziram vasta literatura abordando as temáticas: do mercado de trabalho e suas regulações; do capital e os efeitos da sua concentração; das mudanças tecnológicas e possibilidades criadas com o advento de máquinas e computadores cada vez mais complexas; da teoria econômica nas últimas décadas, que analisam os mercados e os apresentam com características mais transnacionais e globalizadas. Esses estudos apontam, em enfoques e sustentações teóricas variadas, que a intensificação das transformações nos mercados de trabalho fazem parte de um fenômeno complexo e vasto, e que apesar de ter início em países com economias industriais e mais avançadas na década de 70 do século XX, seus desdobramentos e consequências eventualmente atingiram abrangência global.

A implementação de políticas neoliberais, no Brasil e no exterior, trouxeram consequências impactantes e duradouras tanto na esfera pública - como a contenção de gastos sociais, a abertura de processos de desregulamentação jurídica e normativa e diminuição do papel do Estado nos aspectos sociais da economia - como na privada, onde regimes de trabalho flexíveis, intermitentes, precarizados e de maior mobilidade passaram a ser possíveis, comuns ou até mesmo incentivados.

Nos últimos anos, essa discussão volta a ter destaque na sociedade brasileira, tendo em vista a formação de uma agenda política de revisão e desmonte de certos direitos trabalhistas e de aposentadorias, sendo parte componente da disputa política que ex-presidente Michel Temer enfrentou no seu governo<sup>1</sup>. A maior disseminação de atividades autônomas, flexíveis e por demanda na chamada *gig economy*<sup>2</sup>, bem como a consolidação a nível global de empresas digitais do capitalismo de plataforma - que distribuem e organizam o trabalho em plataformas direcionadoras de demandas - também contribuíram para a evidência e discussão do tema na atualidade.

---

<sup>1</sup>Brasil de Fato - Reforma trabalhista reduziu renda, não gerou emprego e precarizou trabalho <https://www.brasilefato.com.br/2018/11/11/reforma-trabalhista-reduziu-renda-nao-gerou-emprego-e-precariizou-trabalho>; Acesso em: 15 de maio de 2021.

<sup>2</sup> *Gig economy* - termo de origem inglesa para caracterizar o mercado de trabalho onde prevalecem os contratos temporários, regimes flexíveis, atividades sem vínculo empregatício e remuneração por tarefa.

Para realizar este estudo sucinto do “campo do trabalho” contemporâneo e suas reorganizações, optei por observar e interagir com a categoria profissional dos entregadores de bicicletas em um recorte geográfico na cidade de Porto Alegre, onde moro, no sul do Brasil. Essa escolha é intencional, e sinto a necessidade de comentar que no decorrer do curso de graduação, elaborei outros trabalhos acadêmicos dentro da temática do ciclismo e do cicloativismo. O interesse de realizar o trabalho de conclusão com ciclistas foi se desenvolvendo ao longo de vários semestres da graduação, no contexto de diferentes disciplinas. No decorrer do curso experimentei com a pesquisa em menor complexidade, e vislumbrei com as leituras e ampliação do meu repertório teórico, as possibilidades que esses saberes me oportunizaram para uma pesquisa com esses interlocutores.

Quero ressaltar que na minha trajetória pessoal tenho contato com pessoas que trabalham com tele-entregas utilizando as bicicletas como meio de transporte. Tenho colegas do curso de ciências sociais atuando nessa atividade profissional, e frequentei nos meus momentos de lazer - no contexto pré-pandêmico - alguns dos espaços urbanos onde se tornou frequente a presença destes. Como eles, utilizo a bicicleta como meio de transporte e boa parte do meu cotidiano ocorre na área da região central da cidade de Porto Alegre, espaço onde diariamente confluem capitais, bens e trabalhadores. Considero que essas aproximações e minhas experiências pessoais influenciaram no meu interesse por essa pesquisa, pela problemática e pelo objeto.

O trabalho de campo e a aproximação com os sujeitos de pesquisa apontaram a distinção de dois grupos, que voltaremos a abordar com mais detalhes: o(a)s cicloentregadore(a)s, correspondente aos indivíduos que desempenham essa atividade profissional de maneira autônoma, com horários flexíveis e que, principalmente, recebem a demanda de trabalho através de grandes empresas de aplicativos gerenciadoras de *crowdwork*<sup>3</sup>; e o(a)s ciclomessageiro(a)s, que são os trabalhadores/colaboradores de empresas e cooperativas locais de entregas, onde se observou critérios mais tradicionais de contratação e vinculação, eventual proteção dos trabalhadores (na forma de direitos trabalhistas), ajuda de custeio dos equipamentos e atuação no horário comercial.

Pretendo com esse trabalho observar e refletir sobre pontos comuns e distintos nas trajetórias e perspectivas de uma coletividade de cicloentregadores e ciclomessageiros na cidade de Porto Alegre. Através das entrevistas, da pesquisa exploratória e do extenso contato

---

<sup>3</sup> Crowdwork - termo de origem inglesa, caracteriza um modelo de negócio onde uma empresa opera uma plataforma digital com grande número de trabalhadores registrados e distribui demandas de serviço a estes, sem vínculos empregatícios formais.

e troca de ideias com os interlocutores, surgiu no contexto dessa pesquisa a existência de diferenças relevantes na atividade profissional nestas duas categorias.

### 1.1 Procedimentos Metodológicos

Percebo que uma caminho viável de pesquisa social, no escopo de um trabalho de conclusão de curso, seria a realização de um estudo dessas transformações, efeitos e impactos sociais do campo do trabalho na contemporaneidade - que por vezes parecem tão *macros* e desestruturados de contextos regionais - a partir da análise com experiências locais, observando trabalhadores ciclistas que vivenciam essas ações. Minha pretensão não foi somente inferir sobre a realidade social desses profissionais, mas criar uma experiência de diálogo com os sujeitos de pesquisa e, assim, trazer as suas percepções para dentro do trabalho.

Para cumprir esse objetivo, busquei por dados qualitativos utilizando um apanhado de técnicas, entre elas a observação *in loco*, a construção de uma rede de contatos e interlocutores, as trocas informais de informações em momentos lúdicos ao longo do tempo de pesquisa e entrevistas com sujeitos com longa trajetória profissional na área. É com este apanhado de dados qualitativos que posteriormente proponho uma análise das condições e percepções do trabalho contemporâneo, articulando seus comentários com parte da bibliografia em ciências sociais sobre a temática.

Utilizei a técnica de entrevista semiestruturada, que se apresentou como ferramenta qualitativa potente para a obtenção dos dados. Acredito que as vozes, as experiências e as vivências que encontrei no decorrer desse projeto podem ser relevantes para as discussões sobre as condições atuais do trabalho e emprego, mesmo que circunstanciadas em um recorte localizado.

Pretendo também discutir criticamente a respeito das transformações na organização do trabalho contemporâneo e seus efeitos para esses sujeitos, especialmente quanto ao agravamento das flexibilizações, das revisões de aspectos normativos (leis e normas) e da perda de direitos. As suas condições de vida, cidadania e atuais condições profissionais estão em disputa, seja por desassistência e novas legislações por parte do poder público, ou das recentes reconfigurações e capacidades de exploração que o sistema produtivo adquiriu. Dessa forma, buscarei explorar tais relações, efeitos e percepções dos cicloentregadore(a)s e ciclomessageiro(a)s mobilizando os dados qualitativos obtidos com as contribuições, noções e conceitos de uma série de autores.

Dentre essas, as contribuições de David Harvey (1994, 2014) sobre as alternativas encontradas pelo sistema capitalista para manter-se em crescimento, as reorganizações do sistema produtivo, tanto em quesitos técnicos quanto em aspectos geográficos, e os resultados desses efeitos nos dias de hoje. Buscarei articular essa perspectiva de um novo regime de acumulação com alguns apontamentos do autor sobre as cidades e o espaço produtivo, sobretudo sobre como os sujeitos de pesquisa experienciam a cidade em disputa.

Trago para a discussão a proposta de uma *modernidade reflexiva* de Ulrich Beck (2011) que, na visão autor, opera sob a égide dura da reflexão científica atrelada aos interesses do capital uma série de riscos e ônus coletivos, implicando na formação de uma *sociedade de risco*. O intenso desenvolvimento científico nos séculos XIX e XX deu início à era moderna, mas também concentrou saberes e poderes normativos. Mobilizei junto com o Beck (2011) as percepções de Robert Castel (1998) sobre como na era contemporânea as transformações do campo do trabalho, da ideologia e política social, ao desmanchar os sistemas de amparo e de bem estar social em tentativa de superar as crises do capitalismo, contribui na criação de fenômenos de *desfiliação* e os *inimpreáveis* nas sociedades salariais.

Comento sobre as conclusões de Jacob Carlos Lima e Angelo Martins Junior (2018) sobre os impactos da acumulação flexível e da agenda política neoliberal na América do Sul, que não só reconfigurou os regimes de emprego e as características do campo do trabalho, mas também a percepção da informalidade e do empreendedorismo.

Apresento as contribuições de Gilberto Velho (2003, 2004) sobre a formação da *identidade* na *sociedade complexa*, bem como os mecanismos operados pelos sujeitos na construção de *projetos* de emancipação e *metamorfose* das suas condições sociais. Por fim, apresento a perspectiva do *novo paradigma da mobilidade* de John Urry (2007) e suas contribuições conceituais para se analisar o mundo social *on the move* experienciado pelos cicloentregadore(a)s e ciclomessageiro(a)s.

Por meio desse conjunto de referências, pretendo enfatizar e articular conceitualmente alguns aspectos das condições da atividade produtiva e das características do trabalho dos cicloentregadores, tendo como base a observação dos fenômenos e, especialmente, a partir da apresentação das experiências e trajetórias desses trabalhadores.

O modelo de análise desta pesquisa, tal qual proposto por Quivy (1992) em sua obra, será construído operando as dimensões conceituais de “Organização do Trabalho” e “Percepções dos cicloentregadores/ciclomessageiros sobre a Atividade Produtiva”. Busca-se nas entrevistas e na análise dos dados investigar as percepções e o atual estado da atividade profissional destes sujeitos em Porto Alegre, bem como suas trajetórias e a influência das

novas organizações do trabalho, dos processos de desregulamentação, diminuição de direitos sociais e novas possibilidades de atuação em função de aspectos da modernidade. Segue abaixo um esquema explicativo das dimensões de análise e indicadores escolhidos:

DIMENSÕES DE ANÁLISE	INDICADORES
PERCEPÇÕES DA ATIVIDADE PRODUTIVA	Satisfação, Avaliação, Projetos e Aspirações, Trajetórias e Experiências
ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	Mobilidade, Hierarquia (controle/autonomia), Segurança no Trabalho, Direitos sociais e Trabalhistas, Composição da Remuneração

O contato com os cicloentregadores e ciclomessageiros foi fundamental para responder aos questionamentos levantados. Estabeleci contato com sujeitos pertencentes a ambas categorias de entregas ao longo da minha trajetória na graduação, tanto por motivos acadêmicos (já preparei trabalhos nesta temática) como particulares (sou colega de cicloentregadores e ciclomessageiros no curso de ciências sociais). Sendo assim, o contato e proximidade com os sujeitos de pesquisa, as observações *in loco* e a entrevista em profundidade são as ferramentas fundamentais para o processo de escrita e construção narrativa das trajetórias e perspectivas dos sujeitos de pesquisa.

Entraram na versão final desse trabalho três (03) entrevistas com trabalhadores das duas áreas (CicloEntrega e CicloMensageria) de um total de seis (06) entrevistas elaboradas no decorrer desse esforço de pesquisa, no período entre 2019 e 2021. A seleção das entrevistas que entraram para o trabalho final foi feita por análise da qualidade das trocas envolvidas, a duração dos encontros, e observando a inclusão de ao menos uma (01) entrevista para cada área. Estas giraram em torno da seguinte problemática: *Quais são as percepções dos cicloentregadores/ciclomessageiros sobre sua atividade produtiva no contexto das novas organizações do trabalho?*

Nesse processo das entrevistas, procurei me informar quanto às suas trajetórias de vida; das condições de trabalho, do emprego e da escolha profissional; o *background* educacional e profissional; a valoração pessoal da atividade; as condições e as dificuldades do cotidiano, bem como suas aspirações e planos.

As entrevistas foram realizadas basicamente em dois momentos: primeiro, fui a campo em maio e junho de 2019, em busca de dados para a elaboração da monografia da

disciplina de pesquisa qualitativa. Iniciei o trabalho de campo com abordagens aleatórias de cicloentregadores nas ruas, em torno de um local tido como ponto de encontro e referência da atividade, indicado a mim por fontes ciclomessageiras. No mês seguinte, em junho de 2019, convidei para a entrevista um contato da rede de interlocutores que fui formando ao decorrer dos trabalhos sobre ciclismo. A escolha pelo uso dessa fonte foi intencional, e deu-se por conta da disponibilidade de acesso, o interesse do interlocutor em participar da pesquisa, e também pela vasta experiência que o sujeito dispõe; em um segundo momento, volto ao campo já no contexto da pandemia de COVID-19, em maio de 2021, para a conclusão deste trabalho. Em atenção às medidas de distanciamento e para segurança de todos, essa entrevista foi realizada via ligação de telefone. A escolha desta fonte foi direcionada porém não totalmente intencional: na busca de uma experiência feminina com essa atividade produtiva, mobilizei a rede de interlocutores e entrevistei uma pessoa que apresentou disponibilidade e interesse em participar. Destaco que nos dois momentos do campo - em 2019 e em 2021 - e por todos o desenvolvimento deste trabalho fui muito bem recebido pelos cicloentregadores e ciclomessageiro(a)s, que na maior parte das vezes demonstraram muito interesse em colaborar.

Este trabalho foi estruturado da seguinte maneira: no capítulo 1, faço a introdução ao trabalho, apresento os aspectos gerais da abordagem, tema, objeto e problemática. Faço também o primeiro comentário sobre os dois grupos analisados e alguns critérios de distinção entre eles. A introdução contém um subcapítulo - Procedimentos Metodológicos - onde discorro sobre as dimensões de análise que guiaram este trabalho, faço um primeiro comentário sobre o processo do trabalho de campo, e também falo sucintamente sobre noções e conceitos que usarei mais tarde para enfatizar e analisar as percepções dos sujeitos sobre as mudanças do campo do trabalho.

No capítulo 2, *As Entregas Por Bicicleta: Dois modelos em Oposição*, falo sobre a evidência das discussões sobre o papel das bicicletas na atualidade, sobre fenômenos de mercado, tecnologia e flexibilização que viabilizaram o surgimento das categorias profissionais dos Ciclomessageiros e Cicloentregadores e entro em detalhes a respeito das principais distinções encontradas entre elas.

No capítulo 3, *A Ida ao Campo e a Aproximação com os Trabalhadores*, explico o processo de criação de uma rede de contatos e interlocutores no qual essa pesquisa se fundamenta, discorro sobre as distinções encontradas nos dois grupos estudados e apresento, através de entrevistas semiestruturadas divididas em três subcapítulos, as trajetórias dos sujeitos da pesquisa.

No capítulo 4, Efeitos e Percepções da Atividade Produtiva: As Mudanças no Trabalho e os Cicloentregadores, faço a minha análise dos fenômenos e dos dados levantados nessa pesquisa, mobilizando a bibliografia, os debates e as abordagens para o estudo do caso.

E por fim, no capítulo 5, Considerações Finais, comento sobre as interrupções e retomadas que esse trabalho enfrentou em meio a crise pandêmica. Além disso, apresento alguns dos *insights* e reviravoltas que surgiram na finalização deste trabalho de conclusão.

## 2 AS ENTREGAS POR BICICLETA: DOIS MODELOS EM OPOSIÇÃO

Tradicionalmente, os serviços de tele-entregas no Brasil são realizados por *motoboys*<sup>4</sup>, especialmente quando se trata de *delivery* de produtos alimentícios. O trânsito caótico nas grandes cidades brasileiras, a necessidade de entregas rápidas, os custos reduzidos para manutenção e abastecimento das motocicletas (em comparação aos carros) e a larga oferta de mão de obra fazem dessa modalidade de serviço de entregas a mais usual. Porém a demanda por outros modelos de entregas vem crescendo nos últimos anos, no Brasil e no mundo.

Percebe-se nas primeiras duas décadas do século XXI um ressurgimento e aumento do interesse coletivo pelas bicicletas, evidenciado por uma série de motivos. As questões ambientais e a saúde coletiva e individual, por exemplo, estão em voga na sociedade já a bastante tempo, e mobilizam o interesse pelo uso da bicicleta, nas discussões dentro de um contexto urbano, como meio de transporte e de lazer, tanto na arena das políticas públicas quanto nas decisões e escolhas informais e individuais. Pode-se dizer também que o aumento dos custos relativos ao transporte, como preço dos combustíveis, dos veículos, e até mesmo das tarifas de transporte público, estão entre os motivos que fomentam o interesse nas bicicletas em um contexto urbano.

Em Porto Alegre, esse interesse renovado na utilização das bicicletas nos últimos anos acarretou na mobilização de grupos políticos (partidários e também independentes) e do setor público, que por fim incluíram a infraestrutura e o planejamento cicloviário no processo de edição da lei que se tornaria o Plano de Mobilidade Urbana da cidade<sup>5</sup>. Percebe-se essa mesma mobilização política na arena federal, com a publicação em 2012 do Plano Nacional de Mobilidade Urbana<sup>6</sup>, lei que exige que municípios com mais de 30 mil habitantes façam um planejamento urbano levando em consideração critérios de sustentabilidade, equidade do uso do espaço público, acessibilidade, integração dos transportes coletivos e planos e políticas cicloviárias.

Segundo a Abraciclo (Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares), em levantamento divulgado em 2020, há

---

<sup>4</sup> *Motoboy* é o nome popular no Brasil para o motofretista, profissional que realiza fretes de moto

<sup>5</sup> Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre - <https://alfa.portoalegre.rs.gov.br/smim/projetos/plano-de-mobilidade-urbana>; Acesso em: 20 de maio de 2021

<sup>6</sup> Cartilha do Plano Nacional de Mobilidade Urbana - Ministério do Desenvolvimento Regional [https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha\\_lei\\_12587.pdf](https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf); Acesso em: 20 de maio de 2021

no Brasil forte crescimento na produção de bicicletas nos últimos anos<sup>7</sup>, e o país já ocupa a quarta posição mundial na produção de bicicletas.

Para além das transformações nas relações entre o ciclismo e o meio urbano, como os critérios de infraestrutura, de valorização coletiva das bicicletas, o compartilhamento de espaço e presença dos ciclistas nos espaços viários das cidades, novos fenômenos do mundo do trabalho impactaram a categoria profissional dos trabalhadores dedicados às entregas.

Consolidou-se nas últimas décadas, no Brasil e no mundo, uma agenda política e econômica neoliberal, em resposta especialmente à queda de produtividade e dos lucros nos países industrializados. Essa “agenda”, mesmo não operando como uma organização política de característica unitária, se articula em distintos países e realidades utilizando como ferramenta ou práxis política a desregulamentação dos mercados e alterações nas leis trabalhistas. Pode-se observar por todo o mundo uma ressignificação do trabalho e emprego, especialmente em relação aos salários, vinculação e seguridade social. Aspectos da modernidade, como mudanças nos padrões de consumo, a velocidade das transações na internet, e as novas possibilidades de comércio, como o e-commerce, são também elementos relevantes na formação e ressignificação de categorias profissionais, como no caso dos cicloentregadores e ciclomessageiros.

Essa desregulamentação de mercados e profissões, que ganhou intensidade a partir das últimas décadas do século XX, trouxe diversos efeitos colaterais para os trabalhadores ao redor do mundo. Como afirmou Bourdieu (1998), o avanço das políticas neoliberais, com flexibilização de leis trabalhistas, diminuição de investimentos sociais e dos mecanismos de proteção governamental sobre os trabalhadores frente ao capitalismo contemporâneo produzem efeitos de precarização das condições sociais pelo mundo. O desemprego estrutural, a falta de qualificação e as dificuldades de se acessar o mercado de trabalho cada vez mais exigente pode ser compreendido como fenômeno que “oportunizou” a expansão da categoria de cicloentregadore(a)s e ciclomessageiro(a)s, que muitas vezes enfrentam uma rotina de trabalho extenuante e insegura.

O advento das novas tecnologias no século XXI, em especial a disseminação do acesso a internet móvel e aos aparelhos *smartphone*, aliadas às novas organizações do trabalho, propiciaram a ressignificação de uma série de profissões e atividades produtivas em um contexto global. Afetando especialmente critérios de remuneração, vinculação,

---

<sup>7</sup> ABRACICLO - Indústria de bicicletas inicia 2020 com recorde de produção. <https://www.abraciclo.com.br/site/press-releases-2019/2020/com-mais-de-116-mil-unidades-produzidas-em-outubro-industria-de-bicicletas-atinge-recorde/>; Acesso em 20 de maio de 2021.

temporalidade e a “espacialidade” (referindo a geografia, a localidade) das profissões, as atividades produtivas via plataformas digitais (*crowd work* e aplicativos *on demand*) são atualmente arena de disputa entre interesses financeiros de grandes empresas e direitos sociais de uma série de trabalhadore(a)s. Atualmente, essas disputas são travadas em diversas esferas, de abrangência jurídico normativa regionais<sup>8</sup>, mas também em organismos transnacionais de observação das condições do trabalho (ROSENFELD, MOSSI, 2020).

No caso desta pesquisa, apurou-se que as atividades profissionais desempenhadas por esses sujeitos - ciclomessageiro(a)s e cicloentregadore(a)s - é relativamente nova, ao menos em seu paradigma normativo, e por vezes precarizada. Verificou-se na pesquisa exploratória e na atividade de campo para este trabalho de conclusão de curso que é comum esses trabalhadores atuarem sem uma vinculação profissional tradicional, ou seja, sem carteira de trabalho assinada, sem contribuição à seguridade social e com direitos trabalhistas em disputa.

Através de pesquisa exploratória, observações nas ruas, formação de uma rede de interlocutores e posteriormente entrevistas com sujeitos atuantes na área, foi se constituindo para esta pesquisa a distinção entre os dois grupos de entregadores de bicicleta. Sem a pretensão de delimitar perfeitamente ou inferir unilateralmente sobre quem é quem, e levando em consideração que essa diferenciação não é formalizada ou rígida, apresentou-se para este estudo a composição dos grupos (e suas possíveis distinções) por critérios de identidade coletiva, relação profissional, trajetórias pessoais e as diferentes oportunidades do mercado de trabalho.

Os sujeitos que se identificam como CicloMensageiros geralmente atuam em empresas locais ou regionais focalizadas na prestação de serviço para escritórios e clientes na entrega de documentos ou pequenos objetos por meio da bicicleta. Essa categoria de entregador de bicicleta é “mais antiga”, por assim dizer, e segundo os interlocutores da pesquisa, surge na cidade de Porto Alegre em meados de 2012. Esses precursores das entregas por bicicleta compõem um grupo relativamente pequeno, mas com forte identidade coletiva formada em torno de uma *cultura da bicicleta* e das *culturas urbanas*<sup>9</sup>, e formaram redes de socialização em torno do trabalho em duas rodas, o ativismo em prol do ciclismo, esporte e atividades lúdicas. O termo *cultura da bicicleta*, em especial, foi mobilizado

---

<sup>8</sup> UOL - Justiça do trabalho reconhece vínculo empregatício de motorista uber <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/04/28/justica-do-trabalho-reconhece-vinculo-empregaticio-de-motorista-da-uber.htm>; Acesso em 20 de maio de 2021

<sup>9</sup> Entendo por *culturas urbanas* como uma multiplicidade de valores simbólicos compartilhados em nicho por membros de uma sociedade a partir do aumento da urbanização, das atividades produtivas especializadas e outros aspectos sociais.

algumas vezes pelos interlocutores da pesquisa no decorrer das trocas de informações para o desenvolvimento deste trabalho. Analisando suas contribuições, entendi a *cultura da bicicleta* comentada por eles como o compartilhamento entre os entes de uma série de valores simbólicos tidos como positivos em torno do uso das bicicletas. Seria “cultura da bicicleta”, portanto, a sua utilização para transportes, para a prática esportiva e para o lazer. O cicloativismo e a defesa de uma predileção pelas bicicletas no contexto urbano são também pontos levantados em torno desta *cultura*.

Já a categoria de CicloEntregador é mais recente, tendo se popularizado nos últimos anos a partir da proliferação de sistemas de capitalismo de plataforma (*crowd work* e entregas *on demand*<sup>10</sup>), e é também a nomenclatura comumente utilizada na mídia em diversos meios de comunicação (sobretudo nos dias atuais, com a evidência do tema) para se referir aos “entregadores de bicicleta”, de uma maneira geral. No processo da atividade de campo, os interlocutores que entrevistei nesta categoria identificaram-se como “Cicloentregador”, “Entregador de bicicleta” e “Entregador de aplicativo”, variando caso a caso. Os trabalhadores nessa área geralmente atuam entregando refeições em horários flexíveis (em comparação com as jornadas de trabalho em horário comercial), em geral estão desempenhando esta atividade profissional a menos tempo e possuem critérios de identificação coletiva distintos do outro grupo estudado.

---

<sup>10</sup> *On demand* - termo na língua inglesa que significa *por demanda*.

### 3 A IDA AO CAMPO E A APROXIMAÇÃO COM OS TRABALHADORES

Os contatos iniciais com os trabalhadores pesquisados ocorreram de maneira bastante fluida, ainda sem a pretensão da pesquisa para o trabalho de conclusão da graduação. Inicialmente, fui estabelecendo contato com pessoas envolvidas no movimento cicloativista de Porto Alegre para elaboração de outros trabalhos nas disciplinas de pesquisa social. Essas trocas iniciais, mais “livres de intenção” por assim dizer, mas que foram importantes para formar uma primeira noção dos fenômenos, ocorreram em 2018 e no primeiro semestre de 2019. Particpei de encontros ciclísticos na cidade, fui a manifestações e, contando com o apoio fundamental destes colaboradores, obtive sucesso nos meus trabalhos. Os aprendizados foram muitos, os contatos valiosos, e aos poucos fui traçando uma rede de sujeitos de pesquisa a qual eu frequentemente volto a acessar. Para minha felicidade, meus pedidos de contatos são na maior parte das vezes atendidos, algo que sou muito grato, pois seria impraticável desenvolver as minhas atividades sem toda essa interação e vontade de participar por parte deles.

Ao longo do estabelecimento destes primeiros contatos descobri que algumas pessoas que conheci engajadas no cicloativismo trabalham com entregas, sobretudo em empresas locais, dedicadas a prestar o serviço para outras empresas e escritórios na região central de Porto Alegre e seus bairros limítrofes. Nota-se que esses entregadores são funcionários de empresas locais e bem estabelecidas na cidade. Essa distinção se faz necessária e voltaremos a ela outras vezes durante o trabalho.

Dei início a este trabalho de pesquisa com uma busca documental, procurando notícias, artigos, documentários e todo tipo de informação tratando de *precarização do trabalho*, “*uberização*” e as cicloentregas. Iniciei esse processo investigativo com buscas em sites de notícias e jornais, tendo em vista que naquele período - entre 2018 e 2019 - estava em maior evidência na nossa sociedade as discussões sobre reforma trabalhista, perda de direitos, reforma da previdência, bem como chegavam ao mercado novas empresas gerenciadoras de plataformas de trabalho. Após ter lido e assistido alguns materiais jornalísticos e audiovisuais sobre a temática das novas organizações do trabalho, a gig economy e a chegada das empresas atuantes no chamado capitalismo de plataforma, direcionei o esforço de

investigação para os repositórios e sites de artigos acadêmicos para melhor conceituar-me nas discussões, especialmente o Scielo Brasil<sup>11</sup> e no portal de periódicos CAPES<sup>12</sup>.

A partir dessa primeira pesquisa exploratória, acionei a minha rede de contatos no ciclismo - colegas de universidade, cicloativistas, ciclomessageiros e cicloentregadores - para algumas trocas e conversas informais, depois das aulas, ou em momentos lúdicos. Percebi que eu poderia estar deduzindo uma característica de precarização implicada na atuação profissional por ainda não compreender as distinções dos grupos, as identidades coletivas, os campos de possibilidades (VELHO, 2003, 2004) particulares de cada um(a) do(a)s indivíduos que atuam nas duas áreas.

Diferentemente do que ocorre nas grandes empresas de entregas *on demand* (por exemplo a *Uber*, a *Rappi* e o *Ifood*), as observações *in loco* e as entrevistas desta pesquisa apontaram que as empresas locais de entrega são mais compactas, contando com um número mais reduzido de funcionários, e apresentam organizações internas e vínculos empregatícios e de participação bem variados, podendo ser, por exemplo: carteira assinada; MEI (Microempreendedor individual); cooperativismo; e freelancer, a depender da empresa e do momento abordado, pois elas também passam por transformações de mercado.

Ainda nas aproximações iniciais, entre 2018 e 2019, os interlocutores me informaram que estas empresas locais - em contraponto às grandes empresas de aplicativos - costumam ofertar serviços mais especializados, como a entrega de documentos, objetos e produtos com urgência. Segundo meus informantes, o diferencial do serviço prestado por eles para a clientela está na confiabilidade de se contratar uma empresa especializada e mais fácil de acessar, com garantias quanto a qualidade e agilidade das entregas.

O círculo profissional dos ciclomessageiro(a)s me parece ser bem delimitado: é comum que eles se conheçam na cidade de Porto Alegre, por conta da atividade profissional e também por outras atividades, como o esporte (alguns praticam o ciclismo de performance e o bike polo), o cicloativismo, a universidade, e os bares da região central que se tornaram pontos de encontro. Lucas Andrade<sup>13</sup>, um dos primeiros contatos que tive e que entrevistei para este trabalho, me informou que existe uma rede de solidariedade entre o pessoal que “puxa tele”<sup>14</sup>. Na ocasião, um colega de profissão do Lucas brincou comigo, afirmando que com esta pesquisa vou conhecer a “panelinha vegana e ciclística de Porto Alegre”. Essa

---

<sup>11</sup> Scielo Brasil - Instância brasileira do repositório de artigos acadêmicos Scientific Electronic Library Online. - <https://scielo.org/pt/>; Acesso em 22 de maio de 2021.

<sup>12</sup> Portal de periódicos CAPES.

<sup>13</sup> Fez-se a escolha de alterar os nomes dos interlocutores visando preservar as suas identidades.

<sup>14</sup> “Puxar tele”: gíria que no palavreado dos ciclomessageiros, significa o ato de trabalhar fazendo entregas de bicicleta.

questão da rede de solidariedade me pareceu nesses primeiros contatos como algo relacionado à identidade coletiva desses indivíduos que, na atividade desempenhada em conjunto, na cultura urbana própria e na convivência, formam redes compostas por indivíduos que compartilham interesses.

Consolidando o contato com ciclomensageiros e cicloentregadores e aprofundando a pesquisa, surgiram algumas características de distinção entre os trabalhadores das empresas locais e os trabalhadores dos aplicativos. Pretendo explorar com mais detalhes essas diferenças no decorrer do trabalho, mas logo no início dos contatos e entrevistas com os cicloentregadores (entregadores de aplicativos) percebi aspectos de individualidade, “empreendedorismo individual” e até relatos de solidão no exercício do trabalho.

A flexibilidade dos horários é também outro fator bem distintivo: os ciclomensageiros das empresas locais, pela característica dos produtos (geralmente documentos, suprimentos de escritório, livros, revistas, e mais uma variedade de objetos) e da clientela, trabalham com menor flexibilidade de horário, em turno comercial (geralmente de 8 horas da manhã às 18 horas da tarde, de segunda a sexta). Já os cicloentregadores (entregadores de aplicativo) são “livres para fazer o seu próprio horário”- ou pelo menos parte da categoria assim percebe. Trabalham geralmente entregando refeições nos horários de almoço e jantar, com demanda de segunda a domingo.

Para o desenvolvimento desta versão final do trabalho de conclusão, foram articuladas três de um total de seis entrevistas, elaboradas entre 2019 e 2021 para o uso em diferentes disciplinas do curso. Os preparativos para ir a campo começaram ainda em 2019. Na época, li uma reportagem que falava sobre cicloentregadores dormindo em uma praça de São Paulo<sup>15</sup> que, por óbvio, me intriga. Procuo me informar com alguns contatos se existe em Porto Alegre algo semelhante e me contam que a região do bairro Moinhos de Vento, mais precisamente no encontro do Parcão (Parque Moinhos de Vento) com a Avenida 24 de Outubro, tornou-se um ponto de encontro (ou ao menos um ponto de referência) dos cicloentregadores de aplicativo, devido a presença de muitos restaurantes com serviços de *delivery* e alta demanda na região. Foi nessa localidade que iniciei as atividades de campo.

Nessa oportunidade, em maio de 2019, abordei de maneira aleatória e em um mesmo dia vários cicloentregadores que se encontravam no parque aguardando pedidos, e o resultado dessa atividade de campo foi a elaboração de quatro entrevistas. Foi no preparo dessa primeira atividade de campo que eu defini as dimensões de análise - *Percepções da atividade*

---

<sup>15</sup>BBC NEWS - Dormir na rua e pedalar 12 horas por dia: a rotina dos entregadores de aplicativos  
<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-48304340>

*produtiva e Organização do trabalho* - e os indicadores - *Satisfação, Avaliação, Projetos e Aspirações, Trajetórias, Experiências, Mobilidade, Hierarquia (controle/autonomia), Segurança no Trabalho, Direitos sociais e Trabalhistas e Composição da Remuneração* - que utilizaria posteriormente para as entrevistas com os ciclomensageiro(a)s e para essa pesquisa de um modo geral. Portanto, foi para essa primeira atividade, ainda para outras disciplinas, que comecei a elaborar o trabalho final. A entrevista com Lucas Andrade, o primeiro ciclomensageiro entrevistado, ocorreu aproximadamente 1 mês depois, em junho de 2019. Levo a mesma problemática de pesquisa, dimensões de análise e indicadores para ordenar o processo de entrevista. Já a entrevista com a Amanda Ferreira, um contato estabelecido em 2018, foi realizada em maio de 2021, pois senti a necessidade de revisitar o processo do campo para a conclusão do trabalho e entrevistar uma ciclomensageira mulher, visto que nas observações *in loco* e nas trocas de informações apresentou-se a realidade de mulheres participando mais ativamente com ciclomensageria.

Os nomes apresentados neste trabalho foram substituídos na elaboração da versão final, em atenção aos critérios de privacidade das fontes. Optei pela troca no intuito de minimizar eventuais complicações aos interlocutores ou um possível uso indevido das suas identidades, tendo como único critério a preservação do gênero dos participantes.

### 3.1 APRESENTANDO UM CICLOENTREGADOR: A TRAJETÓRIA DE JOÃO SOARES.<sup>16 17</sup>

Cheguei no local indicado - no encontro da avenida 24 de Outubro com o Parque Moinhos de Vento - por volta das 11 horas da manhã e logo vi muitos entregadores com suas bicicletas paradas, aguardando as ordens de serviço, repousando suas caixas térmicas nas cores laranja, preta ou verde escoradas nas bicicletas. Estavam sentados sozinhos, cada um ocupando um banco do parque, e pareciam não se conhecer. Me aproximei do primeiro entregador que vi, e ele se mostrou muito solícito a participar. Digo a ele que poderia encerrar a entrevista a qualquer momento caso ele recebesse uma chamada, mas interessado em participar, desligou o aplicativo.

Seu nome é João Soares, tem 33 anos e, para minha surpresa, é paraense, natural de Juruti, cidade do interior que fica próxima a Santarém. Ele me conta que é formado em

---

<sup>16</sup> Entrevista concedida no mês de julho de 2019, teve como objetivo coletar dados para a disciplina e pesquisa qualitativa na graduação.

<sup>17</sup> Nome alterado para preservar a identidade do interlocutor.

História pela UFPA (Universidade Federal do Pará) em Belém, mas nunca trabalhou na área, e que sempre encontrou dificuldades para inserção no mercado de trabalho. Quando me aproximei, disse a ele que meu interesse era fazer uma entrevista sobre a sua trajetória profissional e os serviços de entregas, e que eu estava na graduação. Ele, muito perspicaz, perguntou: “É pra antropologia?”. Respondo que sim, e diversas vezes durante nossa conversa, mesmo quando eu perguntava sobre pontos particulares e da sua biografia, João tecia problematizações e reflexões sobre as condições do trabalho contemporâneo, antecipando algumas das minhas perguntas.

João é solteiro, não tem filhos e está longe da família, que mora no Pará. Ele vive só e é independente. Para ele, torna-se mais fácil encarar o trabalho nessa modalidade profissional quando se tem essas condições, implicando que caso essa não fosse sua realidade, possivelmente buscaria outra profissão, com mais garantias. Ele veio para Porto Alegre em 2015, logo após se formar, para disputar um concurso público que não obteve a aprovação. Me contou que mudou-se para Porto Alegre pois gostou da cidade, e ainda estuda para concursos, focalizando nos concursos jurídicos de nível médio e superior. Quando ele me contou da sua trajetória acadêmica, fiquei intrigado pela sua escolha de não dar continuidade à carreira na área. Pergunto um pouco mais sobre essa experiência e ele conta que, enquanto aluno, foi bolsista de iniciação científica e fez estágio no Arquivo Público do Pará. Concluiu o curso no tempo esperado, em cinco anos. Mas essa sua escolha tem relação com as condições e as oportunidades que a vida lhe apresentou em Belém. Lá, ele teve que morar por um período com uma tia, e as necessidades financeiras o fizeram procurar serviços que lhe dessem algum retorno imediato. Fez diversos “bicos” até arrumar um emprego em uma rede de supermercados, onde trabalhou de maneira formalizada. Quando chegou em Porto Alegre, a história se repetiu: teve serviços temporários até conseguir um emprego regular em uma rede internacional de supermercados.

Ele ficou nesse trabalho por mais de 3 anos, até o início de 2019, quando surgiu a ideia de experimentar o trabalho com os aplicativos de entregas. Me contou que, na sua experiência e opinião, o trabalho na rede de supermercados foi extremamente degradante, em muitos sentidos. Se sentia acuado, preso em uma estrutura funcional onde os chefes “te colocam contra a parede” a todo tempo. As necessidades financeiras fizeram João se conformar por um período com essa situação profissional, e afirmou para mim que é duro viver e trabalhar sem retorno profissional, sem identificação com as funções e com salário baixo. Comparando com a sua realidade atual, João me diz que mesmo tendo que trabalhar todos os sábados e domingos, hoje ele é mais feliz, além de ser melhor remunerado.

Pergunto para João sobre a sua relação com outros cicloentregadores. Me interessa saber se, à maneira como a reportagem retratou em São Paulo, aquele espaço do Parcão seria um ponto de encontro conhecido, e se havia aspectos de solidariedade e identidade entre os trabalhadores. Para minha surpresa, ele me conta que não estabeleceu muitos vínculos com esses colegas, característica que percebi em outras entrevistas que realizei no local. Estávamos sentados a poucos metros de outros cicloentregadores, e mesmo que essa localidade seja, à sua maneira, um local de trabalho, João não desenvolveu muitos vínculos com os demais. Ele me fala então sobre a solidão no trabalho, e que passa muitas horas do dia sem conversar em profundidade com alguém. Para ele, o formato do trabalho dos aplicativos tende a estabelecer uma competitividade entre os cicloentregadores: quanto mais trabalhadores estiverem no mesmo local, menor será o número de ordens de serviço recebidas. Essa percepção da solidão e isolamento se confirmou quando entrevistei outros interlocutores naquele mesmo dia. Ao realizar as abordagens, eu informava que já havia entrevistado João, ou Maurício, Pedro (sujeitos cujas entrevistas não entraram neste trabalho final), e mesmo estando a poucos metros de distância e compartilhando quase que diariamente o espaço do parque, eles não se conheciam.

Me chama a atenção que João não utiliza nenhum equipamento de segurança, como luzes na bicicleta, capacete, óculos ou viseiras, luvas, pedais adaptados para deslocamentos de longas distâncias. Absolutamente nenhum equipamento. Quando nos conhecemos, estava apenas com roupas leves, tênis de ginástica e a caixa térmica de cor laranja que usa nas entregas. Utiliza uma bicicleta mountain bike de modelo já bastante ultrapassado, e que visivelmente já foi muito utilizada. Me contou que comprou de um conhecido do São José, bairro da zona leste de Porto Alegre onde João reside. O São José fica a aproximadamente 35 minutos de pedalada do Parcão (a depender da rota e do trânsito), onde trabalha quase todos os dias. Ele me conta que, para valer a pena financeiramente, é preciso muita dedicação com o trabalho, e encarar as ruas mesmo nos dias de tempo ruim. Ele chega ao seu ponto escolhido de trabalho geralmente por volta das 11 horas da manhã, horário que começam as chamadas. A atividade segue forte, normalmente até as 14 horas, com eventuais ordens de serviço no meio da tarde. João atende em uma modalidade de aplicativo que trabalha não só com restaurantes mas também supermercados, o que eventualmente lhe dá serviço fora do horário de almoço e jantar. Mas geralmente fica um pouco parado durante a tarde. O período mais agitado do seu dia começa às 18 horas. E as ordens de serviço se estendem até por volta da meia-noite.

Quando pergunto quantas entregas ele faz por dia, ou mesmo por período do dia, João responde que há muita variação, e que em dias ruins atende sete ou oito chamadas, mas nos bons pode passar de vinte e cinco. Cada chamada lhe rende em torno de quatro reais “limpos”, já descontados os valores destinados às empresas. Como outros aspectos desse trabalho, a remuneração é flexível, podendo variar para mais em função de grandes distâncias ou mesmo eventuais gorjetas de clientes.

Ao falar da variabilidade na remuneração e a flexibilização dos horários, surge na nossa conversa o que talvez seja a narrativa ou argumento mais recorrente em todas as entrevistas que conduzi com cicloentregadores de aplicativos. João passa a falar sobre o aspecto de liberdade da prática profissional, da responsabilidade individual e mesmo das cobranças pessoais que faz a si mesmo para que consiga, dia após dia, obter o seu sustento nessa atividade. Mas, diferente dos outros interlocutores que tive contato, ele afirma em tom bastante crítico que essa flexibilidade de horários e responsabilização individual é parte da estratégia de marketing dessas empresas para atrair colaboradores. Para ele, a ideia propagada de que ao se trabalhar nessa modalidade o sujeito torna-se “empresário de si mesmo”, é utilizada para iludir e desviar a atenção dos trabalhadores quanto aos aspectos de subemprego, insegurança e precariedade da profissão. E afirma ainda que a estratégia deu muito certo, pois é comum encontrar entre os cicloentregadores de aplicativo a narrativa de que o trabalho sob estes novos regimes e organizações propicia liberdade. Em tom de crítica, João afirma que se trata de uma liberdade controversa, e que sabe que essas empresas se beneficiam do que chamou de “problemas sociais do trabalho”.

Percebo então que estamos a quase uma hora conversando. Minha ideia naquele momento era buscar por mais interlocutores, pois João, mesmo oferecendo uma excelente entrevista, foi o primeiro cicloentregador de aplicativo que abordei no campo. No momento eu não sabia que o escolheria para o trabalho final e que nosso encontro teria destaque em relação aos próximos. Querendo não ser inconveniente com João, agradeço pela sua contribuição, trocamos contato e ele parte para atender suas ordens de serviço do horário de almoço.

### 3.2 APRESENTANDO UM CICLOMENSAGEIRO: A TRAJETÓRIA DE LUCAS ANDRADE.<sup>18 19</sup>

---

<sup>18</sup> Entrevista concedida no mês de julho de 2019, teve como objetivo coletar dados para a disciplina e pesquisa qualitativa na graduação.

<sup>19</sup> Nome alterado para preservar a identidade do interlocutor.

A entrevista com o Lucas Andrade foi muito aguardada. Nos conhecemos há pelo menos quatro anos. Não recordamos do momento específico em que fomos apresentados ou interagimos pela primeira vez, mas possivelmente foi durante as conversas com os colegas no IFCH (Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UFRGS). No decorrer desse período, compartilhamos amigos, boas histórias e algumas pedaladas pela cidade. Conte para ele as minhas intenções de pesquisar os entregadores de bicicleta por volta do mês de maio deste ano (2019) e ele, logo no início, se mostrou interessado em participar. Lucas sugere que nosso encontro seja feito em uma cafeteria vegana na rua Fernando Machado, no centro histórico de Porto Alegre, e lá conversamos e tomamos um chocolate quente por aproximadamente uma (01) hora.

Lucas tem 24 anos, é natural de Porto Alegre e estudante de História na UFRGS. Está no final do curso, e pretende seguir a licenciatura. Ele é nascido e criado no bairro Santo Antônio, no início da zona leste da cidade. Ainda reside neste bairro, na casa do seu pai. Ele me conta que, tirando as avenidas que o delimitam, o bairro é tranquilo, e que durante o ensino médio ele já pedalava pelas ruas, principalmente no deslocamento para a escola e para a casa dos amigos. Percebe-se nas suas falas, desde o início da entrevista, que Lucas tem uma relação muito afetiva e particular com as bicicletas. Ao tornar-se adulto, o *pedal* (como ele chama o ato de pedalar) passou a constituir parte importante da sua identidade, seja na atuação profissional, como também na sua formação ideológica. Lucas trabalhou com bicicletas, participou de atividades do cicloativismo, utiliza a bicicleta na maioria dos seus deslocamentos cotidianos e compete em *bike polo*, um esporte que mistura as características do polo equestre com as bicicletas. Está ansioso para um torneio internacional de bike polo que participará e será realizado na cidade de Córdoba, na Argentina.

Ele me conta que a bicicleta mudou sua perspectiva de cidade e de seus limites físicos. Nos dias que não trabalha, Lucas costuma pedalar por volta de 30 quilômetros. Faz isso há pelo menos 7 anos, e julga que se deslocar por meio da bicicleta transformou seu relacionamento “com o urbano”. Penso que ele se refere às percepções de distância e o movimento geral da cidade visto sob uma perspectiva do ciclista, e se for assim, compartilho desse pensamento. O corpo em movimento por meio de uma bicicleta é vulnerável, especialmente no trânsito das grandes cidades, porém há nesse deslocamento uma sensação de liberdade que é única. Ao se praticar o *pedal* nas ruas, se experimenta a cidade por uma outra perspectiva, e aprimora-se um certo senso de juízo e prudência no trânsito, que acredito estar relacionado com ser o elo fraco nesse espaço.

Ainda no início da conversa, perguntei sobre essa sua relação lúdica com a bicicleta. O seu círculo social hoje é composto majoritariamente por pessoas com algum envolvimento com o ciclismo. Outros ciclomessageiros compõem boa parte de seus contatos atuais. Em 2014, Lucas pedalou nas suas férias com amigos, de Porto Alegre até a praia da Pinheira, em Santa Catarina (aproximadamente 430 quilômetros de distância!). No ano seguinte, foi a vez de desbravar o litoral do Uruguai, também cercado de amigos. Ele pratica o bike polo com muita frequência. É notável que o seu relacionamento com o ciclismo é parte formadora de sua identidade e de seu círculo íntimo.

Passamos então a conversar sobre sua trajetória profissional, para melhor desenvolver sua biografia. Ele me conta que suas primeiras experiências profissionais foram na própria universidade, onde teve bolsa de iniciação científica e fez estágio. Ficou por dois anos no estágio, onde fez amizade com uma colega e futura ciclomessageira. Em 2015, essa amiga deixou o seu estágio na UFRGS para se dedicar à ciclomessageira, sendo contratada por uma empresa local. Ele me conta que naquele período ainda não havia empresas internacionais atuando nas cicloentregas em Porto Alegre, e que “ciclomessageiro(a)” era a nomenclatura utilizada por ele e seus colegas na definição da categoria profissional. O preparo físico do Lucas para pedalar longas distâncias e a proximidade pessoal com ciclistas atuantes na atividade profissional possibilitaram a sua contratação na empresa. O trabalho exercido consistia em entregas rápidas, geralmente de documentos, busca e entrega de produtos de escritório, e às vezes “malotes” (dinheiro em espécie), como uma espécie de office boy sobre duas rodas. A empresa em questão, localizada no bairro Bom Fim (região central de Porto Alegre), contratava seus funcionários com carteira assinada e em regime de 30 horas semanais, exercidas de segunda à sexta e em horário comercial. Lucas estuda no turno da noite e pode, por um tempo, conciliar os estudos com o serviço.

A empresa passou por várias reformulações no período em que o Lucas esteve por lá, estabelecendo-se inicialmente como uma unidade franqueada (a sede é em Curitiba) e, posteriormente, afastando-se da matriz e constituindo-se como uma empresa própria, desvinculada. A maioria dos funcionários foram mantidos nesse processo, inclusive ele. Porém, no processo de reorganização da empresa, foram feitas mudanças com relação ao regime de contratação, nos horários e até mesmo na atividade-fim, passando a entregar outros produtos. Ele deixa de ter a carteira de trabalho assinada, e não trabalha mais todos os dias da semana. Porém afirma que a remuneração não foi seriamente afetada. A principal mudança foi quanto a participação dos funcionários dentro da empresa, que Lucas chamou de modelo “associado”. Ele afirma que há debates e “poder de escolha” entre os ciclomessageiros sobre

os rumos do negócio. É destacado em vários momentos da entrevista que ele acredita ser possível construir um “fazer saudável” nessas empresas locais, e que essa expressão virou uma espécie de lema no período em que trabalhou na atividade. Por um momento, discutiram em seu círculo sobre possibilidades de formação ou filiação em sindicato, algo que foi somente comentado entre eles e não se concretizou.

Aliás, meu interlocutor não atua mais como ciclomensageiro. Ao menos não como principal atividade profissional. Esse talvez seja o maior motivo para minha escolha de levar sua entrevista para esse trabalho final, pois associo com facilidade suas escolhas e sua trajetória com as considerações de Gilberto Velho (2003) sobre *projeto, campo de possibilidade e metamorfose*. O Lucas saiu da empresa no início de 2019, e me explicou que assim o fez pois estava deixando de gostar de pedalar. A rotina começou a afetar seu interesse e relação íntima com a bicicleta. Foram três anos dedicados às entregas, com mudanças na empresa, nos salários e na vinculação profissional. Além disso, pedalar estava deixando de ser prazeroso. Nos dias mais exaustivos pedalava cerca de 70 quilômetros fazendo entregas, um desgaste que afetou seu desempenho na universidade. Para ele, muitos entregadores que cursam o nível superior são prejudicados por conta das exigências físicas da atividade. Hoje ele se dedica mais à sua formação acadêmica, e está fazendo estágio em uma escola da zona sul de Porto Alegre. Pretende se formar logo, e prestar concurso público para professor. Ainda faz entregas (como *freelancer*) para uma pizzaria vegana da Cidade Baixa (bairro da região central de Porto Alegre), mas só em algumas noites da semana, quando não tem aulas. Frequentemente indica amigos para esse serviço e tira folgas quando julgar necessário.

Nossa conversa se encaminha para suas percepções sobre identidade, sobre o *ser* ciclomensageiro. Ele considera que há um recorte social bastante explícito sobre as atividades da *mensageria*, como ele fala, e dos entregadores de aplicativos. Não existem muitas empresas atuando de maneira local, e na sua opinião, dificilmente o modelo aplicado por elas atenderia com a abrangência ou obteria o sucesso comercial que as empresas internacionais atingem. Ele considera que a antecedência no estabelecimento de um modelo local, e a contratação de pessoas vinculadas e/ou familiarizadas com algumas esferas do ciclismo (esporte, ativismo, movimentos urbanos) construíram uma *panelinha*, um grupo relativamente fechado e formado em torno de uma proximidade identitária. Não é fácil entrar nesse grupo. Eles desenvolveram suas gírias, têm seus pontos de encontro e círculos íntimos, construídos durante anos de convivência e experiência. E há, portanto, certas distâncias entre os indivíduos atuantes nas duas modalidades (aplicativos de entregas e *mensageria*). Lucas tem a percepção de que a *panelinha*, ou *rede de solidariedade* (como chamou em momentos

de destaque das características positivas de seu círculo), é por vezes um delimitador da interação. Afirma que tanto ele como a maioria de seus amigos residem e transitam próximos do centro da cidade, são da classe média e que desfrutam de alguns privilégios. Contou que percebe com frequência um distanciamento, desvalorização ou mesmo preconceito de alguns integrantes do seu círculo em relação aos cicloentregadores de aplicativo.

Nosso tempo foi chegando ao fim. Conversamos por quase uma hora, e sinto que preciso encerrar a entrevista e liberar o Lucas, pois havia anoitecido e era uma sexta-feira (e de folga para ele). Pergunto então sobre suas impressões sobre o futuro da atividade profissional, e ele me oferece respostas do âmbito pessoal e também para a área das cicloentregas de uma maneira geral. Para si mesmo, considera que há um momento de parar, mesmo ainda atuando nos “bicos” da pizzaria vegana. Não vê nessa atividade um futuro para si, apesar de ter grande carinho e consideração com as experiências vividas. Mira na licenciatura quando planeja seu projeto de vida, e para isso está fazendo estágio e engajado em uma pesquisa na área da educação. Avalia que a profissão e a inserção nessa rede foram partes fundamentais na construção do seu eu, o que considero como a sua maneira de falar sobre sua individualidade e cultura. E para o contexto da ciclomensageria, ou empresas locais, ele acredita que o serviço possa resistir às empresas estrangeiras durante um tempo, em função do atendimento especializado e da eficiência. Ainda existe maior confiabilidade em um contrato ou relação com uma empresa próxima, localizada na sua cidade, do que com uma multinacional que atende de maneira “impessoal”. Mas têm incerteza se o modelo resistirá no longo prazo. Agradeço e me despeço do Lucas, trazendo comigo suas contribuições sobre aspectos de identidade, trajetória e projeto de vida.

### 3.3 APRESENTANDO UMA CICLOMENSAGEIRA: A TRAJETÓRIA DE AMANDA FERREIRA.<sup>20 21</sup>

Fui apresentado à Amanda na época das minhas primeiras disciplinas de pesquisa social, quando eu tentava tecer uma rede de interlocutores para pesquisar o cicloativismo. Ela é, além de ciclomensageira, uma cicloativista engajada em variados projetos ao longo da sua trajetória. Amanda tem 36 anos, nasceu em Brasília e mudou-se ainda pequena para o Rio Grande do Sul, acompanhando seus pais que vieram para o sul a trabalho. Morou por um

---

<sup>20</sup> Entrevista concedida em maio de 2021, com o objetivo de coletar dados qualitativos para o presente trabalho. Em decorrência da pandemia do novo Coronavírus, a entrevista foi realizada via ligação de telefone.

<sup>21</sup> Nome alterado para preservar a identidade da interlocutora.

tempo na praia do Cassino e em Rio Grande, no litoral sul gaúcho, onde cursou a faculdade de artes visuais, e após a conclusão da faculdade, mudou-se para Porto Alegre em busca de emprego. Ela reside no centro da cidade e mora sozinha.

Em um primeiro momento, atuou como freelancer na área do audiovisual, exercendo funções de assistente de produção, por vezes trabalhando na produção de peças gráficas, deu aulas de artes, entre outras atividades. Enquanto essa adaptação acontecia, seus novos amigos (que eram ciclistas casuais) na cidade sugeriram que ela usasse a bicicleta para seus deslocamentos diários ao trabalho. Ela conta que, quando demonstrou interesse, ganhou de presente da sua família uma bicicleta “de entrada”, um modelo simples, desses destinados a passeios mais curtos, que foi imprescindível para a sua mobilidade e que fez aflorar o relacionamento afetivo que hoje ela tem com o ciclismo. Conta que pedalou tanto que aquela bicicleta durou apenas seis meses. Apesar de ter aprendido a andar de bicicleta na infância, e de fazer uso esporádico da bicicleta em Rio Grande, foi na sua experiência em Porto Alegre que o ciclismo tomou a dimensão que hoje tem na sua vida.

Para ela, um dos eventos mais marcantes para essa nova aproximação com as bicicletas foi o atropelamento da Massa Crítica em Porto Alegre<sup>22</sup>, caso que gerou profunda indignação na cidade e repercutiu por todo Brasil. Na ocasião, foram organizadas manifestações pacíficas em Porto Alegre e em outras cidades, numa tentativa de chamar a atenção da sociedade sobre a fragilidade dos ciclistas no trânsito e também para cobrar das autoridades que avaliem aquele caso com seriedade. Ela fala que foi nesse período que passou a se aproximar dos ativismos do ciclismo, e destaca o caso como um momento marcante de reflexão sobre os seus direitos, os riscos que sofria e de uma identidade ou identificação coletiva com o ciclismo.

Peço para ela me falar um pouco mais desses primeiros momentos de engajamento. Ela me conta que o caso do atropelamento mobilizou e ampliou o movimento da Massa Crítica<sup>23</sup> e de outros grupos ciclísticos, e que um ano depois (na data de aniversário do atropelamento) ocorreu em Porto Alegre o 1º Fórum Mundial da Bicicleta, o qual ela participou. Nos próximos anos o evento ampliou-se e passou por outras cidades. Por volta dessa época, é organizada a Cidade da Bicicleta, um espaço comunitário instalado em uma

---

<sup>22</sup> No dia 25 de fevereiro de 2011, o bancário Ricardo Neis atropelou cerca de 20 pessoas que participavam do evento ciclístico Massa Crítica, e fugiu do local sem prestar assistência aos feridos. Ele foi preso e condenado a 12 anos e 9 meses de prisão. Cerca de 150 pessoas participaram do evento.

<sup>23</sup> Massa Crítica - Evento internacional de pedaladas urbanas que no contexto pré-pandêmico ocorria nas últimas sextas-feiras do mês. É organizado em rede, em uma perspectiva de horizontalidade, e advoga principalmente pelo direito dos ciclistas de circularem e ocuparem as ruas.

casa no bairro Menino Deus, em Porto Alegre, que servia como sede de reuniões, ponto de encontro e oficina comunitária. O espaço era autogestionado e visava fortalecer a *cultura da bicicleta*. O grupo acabou tendo que devolver o imóvel (que era emprestado) ao proprietário, e por um tempo organizou-se em outros espaços. Atualmente as atividades da Cidade da Bicicleta estão paradas.

Hoje, Amanda atua como articuladora de comunicação na Rede Bike Anjo, uma comunidade internacional de voluntários focada em ensinar pessoas a andar de bicicleta e a difundir o ciclismo em um contexto urbano. Ela conta que o Bike Anjo tem características altruístas, e que tem por missão engajar novos ciclistas e a sociedade em geral na luta por cidades mais igualitárias e solidárias. Além da Rede Bike Anjo, ela participa do Pedal das Gurias - POA, um coletivo feminino autogestionado que se organiza por mudanças sociais, autonomia, segurança e respeito. O grupo se formou de maneira espontânea, a partir da criação de eventos das redes sociais convocando mulheres para pedaladas semanais. Ela conta que nos primeiros eventos o público era de mulheres mais próximas da rede de contatos das ciclomensageiras, mas que a comunidade cresceu rápido. A articulação do Pedal das Gurias com outros grupos e coletivos femininos deu origem ao evento *100 Gurias 100 Medo*, que hoje roda o Brasil. Atualmente, por conta da pandemia, as atividades nas ruas estão paradas, mas os grupos seguem se articulando pelas suas redes sociais e locais. A Amanda destaca a necessidade do engajamento feminino mais político no ciclismo, lembrando que a bicicleta já foi um meio de transporte muito masculinizado, e vê a bicicleta como uma oportunidade de ampliar a autonomia das mulheres.

Peço para a Amanda me contar sobre a sua trajetória profissional com as bicicletas, para conhecer um pouco o caminho seguido por ela das atividades de freelancer até a ciclomensageria, sua profissão atual. Em 2013, ela e mais duas sócias abriram o Vulp Bici Café, no bairro Bom Fim, um espaço com a proposta de unir o negócio da cafeteria com um ambiente de encontros de ciclistas. O local era descontraído, e misturava bar, cafeteria, loja de acessórios e oficina “faça você mesmo”, onde o cliente pode utilizar as ferramentas de graça. A ideia principal de montar o café era oportunizar um espaço de encontro e promoção da *cultura da bicicleta*. O café funcionou por alguns anos, mas ela avalia que a proposta foi perdendo um pouco de sentido, ao passo que outros projetos pessoais dela e das sócias demandaram mais dedicação. Quando elas desfizeram a sociedade, a Amanda já mantinha contato com muitos ciclomensageiro(a)s, e foi convidada para participar de uma time, como ela chamou.

Em 2017 as entregas de bicicleta passam a ser sua profissão e principal fonte de renda. Ela conta que nessa primeira experiência como ciclomensageira trabalhou em uma cooperativa, que opera sob uma relação de trabalho que avalia ser mais gratificante e justa com os profissionais. Lá, os ciclomensageiros trabalhavam por turnos, podendo ajustar os horários e dias disponíveis em negociação com seus colegas. Esse tipo de mobilidade e flexibilidade deu a oportunidade a eles de se dedicarem a outros projetos pessoais com conflitos de horário, como por exemplo cursar a faculdade. Na cooperativa, eles se reuniam periodicamente e tomavam decisões em deliberação. Em seu tempo de existência, a empresa se instalou em vários locais, sempre na região do centro e seus bairros limítrofes.

A cooperativa opera essencialmente via contratos fixos com empresas de atuação bem variada, como escritórios de variados tipos, grupos de comunicação, uma famosa rede de livrarias, sindicatos, editoras de revistas, entre outros. Amanda foi colaboradora na empresa até o início da pandemia do novo Coronavírus. Ela me conta que no período inicial da pandemia, quando não se sabia exatamente a duração da quarentena, eles deliberaram na empresa a paralisação das atividades menos urgentes, reduzindo o número de ciclomensageiro(a)s nas ruas, mas mantendo os salários enquanto fosse possível. O agravamento da crise fez com que muitos clientes reformulassem suas atividades produtivas, afetando os contratos e a demanda de serviço na cooperativa. Ela deixa a empresa em 2020, passando a trabalhar como ciclomensageira freelancer para uma pizzaria.

Passo a direcionar as perguntas para aspectos mais pessoais de valorização da profissão. Me interessa saber o que ela pensa e como ela se sente atuando como ciclomensageira. Me diz que não se imagina fazendo outra coisa no momento, que gosta muito de pedalar (por óbvio), mas que estar nas ruas, em movimento e em contato com sua rede social é fundamental para ela estar bem. Ao ouvir seus relatos reafirmo o que já havia percebido: a Amanda é encantada pelo o que faz, e a sua identificação com o ciclismo é intensa e permeia vários aspectos da sua vida (profissão, lazer, ativismo e contatos próximos). Para ela, o problema da ciclomensageria é não ter um plano de carreira ou muitos caminhos para um maior crescimento profissional. Ela está cursando a faculdade de Arquitetura e Urbanismo, e me conta que seu interesse pelo urbanismo foi motivo chave para tomar a decisão de voltar à universidade. Essa graduação futuramente abrirá novas oportunidades de trabalho, e vislumbro que ela encontrará meios de unir o seu amor pelas bicicletas com essas futuras possibilidades.

Nossa conversa vai chegando ao fim. Conversamos por aproximadamente 1 hora e 20 minutos, abordando diversos temas da sua trajetória. Agradeço a Amanda por sua disponibilidade e todo o interesse demonstrado em colaborar com meu esforço de pesquisa.

#### 4 EFEITOS E PERCEPÇÕES DA ATIVIDADE PRODUTIVA: AS MUDANÇAS NO TRABALHO E OS CICLOENTREGADORES

Neste capítulo, articulo os resultados obtidos na experiência de campo, as observações *in loco* e a pesquisa exploratória com os principais referenciais teóricos que mobilizo para esse trabalho. Foi importante na formulação conceitual deste trabalho a interdisciplinaridade entre a sociologia e antropologia, especialmente em aspectos metodológicos, e a utilização de conceitos que privilegiam a análise de fenômenos da modernidade e que instrumentalizam a investigação das trajetórias e realidades sociais abordadas. Vou destacar algumas dimensões importantes relacionadas às experiências dos cicloentregadore(a)s e ciclomessageiro(a)s em Porto Alegre, a partir das quais poderemos explorar debates mais amplos.

Dou início a essa discussão com uma primeira dimensão ou característica que pode ser observada nas duas categorias: a reorganização dos regimes de trabalho, especialmente no que diz respeito aos modos de contratação, aos vínculos profissionais dos sujeitos com os empregadores, e conseqüentemente o acesso desses sujeitos a uma série de direitos trabalhistas.

Apresentou-se na pesquisa a realidade de que nos dois grupos - ciclomessageiro(a)s e cicloentregadore(a)s - a relação entre “trabalhador e patrão” passou - ou passa - por um fenômeno de suspensão ou reorganização dos vínculos tradicionais do trabalho. Encontramos nas experiências dos ciclomessageiro(a)s toda sorte de vínculo trabalhista, a depender da época comentada pelos entrevistados. Os sujeitos relatam que em suas trajetórias na ciclomensageria terem passado por processos de demissão e “recontratação” - com desvinculação da CLT<sup>24</sup> - ou seja, a volta das atividades a partir de outros regimes de contratação. O MEI (microempreendedor individual), o *modelo associativo* (como descrito na entrevista do Lucas Andrade), o cooperativismo (como descrito na entrevista da Amanda Ferreira), e o trabalho em modo *freelancer* (autônomo, sem vínculo formal) são alguns dos modelos de relação trabalhista adotados, seguindo tendências de mercado. Com os cicloentregadore(a)s, observou-se este fenômeno com a prevalência das atividades de modo *freelancer*, ao passo que as empresas de *crowdwork* operam em um modelo de negócio em que não ofertam empregos, e sim demandas.

Essa realidade social vista nas trajetórias desses sujeitos não é componente exclusivo das entregas por bicicleta, mas sim parte de um fenômeno de flexibilização das profissões

---

<sup>24</sup> CLT - Consolidação das Leis do Trabalho; é a principal lei ordenadora do direito do trabalho e do direito processual do trabalho.

que perpassa toda a atividade produtiva, tendo aspecto central na composição do capitalismo dos dias atuais. Os modelos mais tradicionais de vinculação profissional, inaugurados no período da industrialização e urbanização dos países desenvolvidos, entram em revisão por assim dizer a partir da primeira grande crise do sistema capitalista no pós-segunda guerra mundial, na década de 70 do século XX. O geógrafo David Harvey (1995) comenta que o sistema industrial característico do período, conhecido como *fordismo*, não foi somente um conjunto de técnicas e práticas industriais, mas um elemento central na realidade social naquele período histórico. O modelo transformaria a relação do trabalhador com o trabalho, caracterizado pela linha de montagem, pela especialização das atribuições da fábrica, a rotina e a hierarquização vertical dos postos, bem como a produção massiva de bens homogêneos. Esse sistema foi estruturado sob uma fórmula de trabalho mais estável, com contratações e regimes de trabalho não-flexíveis ou de menor mobilidade, e com protagonismo dos sindicatos nas organizações de lutas e reivindicações trabalhistas.

Harvey afirma que o esgotamento do modelo fordista ganha impulso a partir da década de 1970 por uma série de motivos, dentre eles: a crise na lucratividade das empresas nos EUA a medida que a europa ocidental e o leste asiático restabeleceram suas indústrias, dispondo de vantagens como mão-de-obra mais barata e tornando-se altamente competitivas; a crise social resultante do conflito distributivo entre as demandas crescentes dos trabalhadores e a diminuição da lucratividade e produtividade; fim de acordos bilaterais entre as nações mais industrializadas e da paridade ouro-dólar; o custo político e financeiro das crises do petróleo e da guerra do Vietnam; déficit comercial entre EUA e países europeus; instabilidade do sistema financeiro e elevação das taxas de juros, afetando o financiamento do sistema industrial nos EUA; e mudanças culturais e de padrões de consumo, que passam a exigir das empresas produtos mais diversificados em contrapartida à produção em massa de bens.

Uma das estratégias encontradas para retomar o crescimento econômico no sistema capitalista foi a adoção de políticas neoliberais, que através de agenda político-ideológica, foi aos poucos se fortalecendo nos partidos políticos americanos, no pensamento acadêmico liberal, nas ações públicas do Estado e no sistema produtivo industrial. Uma série de ações são postas em prática por governos e empresas a fim de restabelecer no capitalismo as condições de lucratividade e crescimento sustentado.

No Estado, a arena política neoliberal promoveu a reorganização jurídico normativa dos regimes de contratação, a contenção de gastos sociais, a aposta na concorrência via desregulamentação de mercados e adoção livre comércio, privatizações, entre outras medidas.

Nas empresas, a teoria neoliberal defendia a reorganização do processo produtivo com a adoção de métodos mais modernos e flexíveis de organização dos trabalhadores e funções fabris, a mudança do paradigma de produção em massa para modelos produtivos baseados em *lean-production*, *just-in-time*, e *toyotismo* (LIMA; JUNIOR, 2018), mais adequados para se ter controle de produção e demanda. Outras flexibilizações como terceirizações, demissões em massa de setores menos produtivos, e a transferência de fábricas para países em desenvolvimento, onde os custos de produção são reduzidos, também foram adotadas.

Esses processos de reorganização das atividades produtivas - em aspectos de produção, distribuição geográfica e das relações do trabalho - tiveram por efeito a diminuição do papel da indústria na sustentação do crescimento do capital nos países desenvolvidos, dando espaço para o segmento financeiro. Esse conjunto de novas organizações do capital, trabalho, espaços e ideologia é definido pelo autor como *regime de acumulação flexível* (HARVEY, 1995).

As considerações feitas por Harvey (1995) sobre a reorganização do capitalismo em um regime de acumulação flexível encontram paralelo na realidade social dos cicloentregadore(a)s e dos ciclomessageiro(a)s - e do mercado de trabalho brasileiro de uma maneira geral - especialmente nos seus pontos de reflexão sobre os novos regimes de trabalho. Segundo o autor, a articulação da agenda neoliberal, em uma escala transnacional (via tratados, condições para empréstimos de entidades financeiras supranacionais, agenda político ideológica, entre outros) desdobra-se intencionalmente para a arena política de países em desenvolvimento, onde busca exercer influência e desregular as instâncias jurídico normativas de interesse para a manutenção e maximização dos lucros. Entende-se essa “desregulação jurídico normativa” como um processo político e social de redução de direitos sociais, reorganização das leis do trabalho e criação de novas categorias e regimes de contratação. As flexibilizações oriundas desse processo complexo impactam os modelos de contratação, a qualidade de vida dos trabalhadores, as remunerações, os direitos trabalhistas e até mesmo aspectos simbólicos do trabalho, outra dimensão que pretendo abordar.

A reestruturação econômica e produtiva, que teve início nas economias mais avançadas, inaugurou um novo arranjo *espaço-temporal* do trabalho e emprego. A produção industrial começou a deixar as grandes fábricas localizadas nos países ricos, e se impulsionou o fenômeno do *outsourcing*<sup>25</sup> geograficamente espalhado pelo mundo. Para Jacob Carlos Lima e Angelo Martins Junior (2018), o efeito dessas ações é a reconfiguração das

---

<sup>25</sup> Outsourcing - termo de língua inglesa que significa terceirização, ou o ato de uma empresa contratar outra para desempenhar alguma atividade

características do trabalho, dos direitos sociais e trabalhistas nessas novas localidades. Utilizando a perspectiva de *regime de acumulação flexível* proposta por Harvey, os autores comentam que a dispersão geográfica do trabalho e da produção para países em desenvolvimento implicaram na criação de postos de serviço móveis, flexíveis e de intensa precarização nas novas arenas da produção, tendo em vista as condições sociais já enfrentadas pelos efeitos do neoliberalismo nos países em desenvolvimento.

A partir da década de 90 do século XX, alinhado ao que já acontecia nos países desenvolvidos, intensifica-se no Brasil os fenômenos das terceirizações e outras flexibilizações, adaptando o mercado de trabalho e as profissões em modelos produtivos que buscam a maximização dos lucros com maior controle e eficiência sobre a produção. Esse fenômeno, além de estar relacionado à disputa política de desregulamentação, impactou profundamente a própria cultura do trabalho.

Os dados qualitativos desta pesquisa permitem afirmar que diversos cicloentregadores compreendem a sua situação vocacional como sendo "empreendedores de si": trabalhadores que encontram em regimes flexíveis diferentes alternativas temporárias para sobreviver e fazer a vida. Enquadro essa percepção apresentada no decorrer da pesquisa na dita *nova cultura do trabalho*, fenômeno que perpassa sujeitos atuantes em diversas atividades produtivas, não sendo exclusividade da realidade social dos cicloentregador(e)s e ciclomessageir(o)s.

Explorando especificamente essa dimensão de uma nova cultura do trabalho levantada pelos interlocutores, trago para o debate as contribuições de Lima e Junior (2018) acerca desse relacionamento entre flexibilizações e empreendedorismo. Os autores argumentam que as políticas e a ideologia neoliberal reinterpreta as situações de desamparo, de pouco investimento em seguridade social e de baixa escolaridade como atrativos e características positivas no sistema capitalista. Para eles, houve um esforço teórico, político e ideológico para justificar a flexibilidade e a informalidade e dar-lhes características de empreendedorismo. Normaliza-se a ideia de que o trabalho autônomo e flexível é uma oportunidade de crescimento individual, de florescer a criatividade e capacidade de iniciativa dos indivíduos. Hoje, o profissional bem quisto é aquele apto as mais diversas flexibilidades, capaz de se adaptar a várias situações, e que possui características proativas, empreendedoras, de autocontrole e autodomínio, levando em conta que os sistemas hierárquicos antes mais rígidos foram adaptados para a nova realidade social mais interdependente, móvel e dinâmica. (LIMA; JUNIOR, 2018).

Ainda explorando essa questão da reorganização do trabalho e dos “empreendedores de si”, busco as contribuições de Ulrich Beck (2011) sobre o fenômeno da individualização e atribuição aos sujeitos de uma série de características e consequências do capitalismo contemporâneo. Entendo que o autor analisa fenômenos da modernidade, em especial do que chama de *sociedade industrial*, e que esta refere-se ao contexto social e produtivo da Alemanha da década de 80 do século XX, totalmente diferente do que se passou no Brasil. Porém, creio que seus apontamentos sobre o fenômeno da *individualização* e o que chamou de *impulso social individualizatório* são interessantes para esta análise por conseguir conciliar aspectos globais em transformação - como reorganizações do trabalho, do consumo, da produção - com características individuais (e individualistas) presentes nas novas culturas do trabalho. O autor articula que, a partir do entendimento de que os sujeitos convivem em um sistema social distributivo que opera aparentemente sob as mesmas possibilidades de desenvolvimento pessoal - no caso do Estado de bem-estar social alemão do período pós-guerra - a decorrência do fracasso ou sucesso no mercado de trabalho foram individualizadas naquela sociedade. Isso valeria tanto para a burguesia, que de certa forma na sociedade industrial já disputava a condução de seu próprio destino, mas passa a valer também para o “trabalhador livre assalariado” na contemporaneidade, pois seu grau de “libertação” de *vínculos sociais fortes* e sua adaptação às transformações de classe na modernidade influenciam sua estratificação no mundo social. O desmanche dos sistemas de amparo social da agenda neoliberal, em curso em um contexto global, produziu por fim o que seria um *impulso social individualizatório* em diversas sociedades.

Com alguma semelhança, Robert Castel (1998) aborda questões de vulnerabilidade, estratificação social e critérios de distinção. O autor argumenta sobre o processo histórico de formação da *sociedade salarial* e do desenvolvimento do *Estado Social* como um projeto político-estatal para enfrentar os desafios das desigualdades no capitalismo. Porém, como Beck (que no caso falava do papel do Estado de bem-estar social na Alemanha), Castel aponta falhas nesse mecanismo político enquanto modelo conciliador ou de resolução de crises do capital e das novas organizações do trabalho. Um dos pontos de sua obra que julgo mais interessante para a minha análise é a perspectiva da degradação das condições do trabalho, ao passo que a colocação ou ocupação desses postos precarizados serve como critério de distinção entre o povo *desfiliado* e *inempregável* - duas categorias sociais que vivem em conflito ou a par do sistema produtivo - e as classes salariais e burguesas. O autor articula criticamente o papel do trabalho, em suas condições e organizações contemporâneas,

com aspectos simbólicos de *vulnerabilidade* e estratificação social, traçando assim um paralelo entre atividade produtiva, sociabilização e fragilidade na *sociedade salarial*.

Com base nessas contribuições, afirmo que essa interpretação de uma nova condição do trabalho como “empreendedor de si” é parte de um entrelaçamento de fenômenos bastante complexos, que abrange: aspectos ideológicos dos preceitos neoliberais para a economia e o Estado, difundidos em grande escala internacional; fenômenos sociais e culturais de individualização dos resultados pessoais e estratificação social, por critérios meritocráticos; e também um mecanismo alcançável aos sujeitos de negociar, no mundo social, os seus *status* e critérios de distinção. É possível que os sujeitos da pesquisa, ao aceitar e reproduzir as *novas culturas do trabalho*, estejam inseridos em um sistema complexo semelhante.

Passo agora a comentar sobre algumas percepções dos sujeitos de pesquisa sobre a atividade produtiva desenvolvida por eles, mais especificamente, sobre o contexto urbano dessas atividades. Inseridos neste campo profissional tão afetado por aspectos espaciais e de movimento, os ciclomensageiro(a)s e cicloentregadore(a)s experienciam a cidade, o contexto urbano e a atividade produtiva contemporânea de uma maneira bastante singular. O serviço desempenhado por eles depende, em variadas instâncias, de uma cidade e sociedade urbanizada marcada pela presença de diversas atividades produtivas, flexibilidade de leis trabalhistas, profissões precarizadas, e descompasso nas relações entre a acumulação do capital e a sua distribuição. Isso pode ser ilustrado com mais precisão na biografia do João Soares, marcada por conflitos no trabalho, baixa remuneração, serviços precarizados, residência em região periférica, entre outras condições.

Para entender melhor esse fenômeno, mobilizo as contribuições de Harvey (2014) para as discussões sobre a cidade, o seu papel na atividade produtiva contemporânea e os efeitos do sistema capitalista que podem ser apreciados a partir das dinâmicas internas das cidades. O autor argumenta que a formação de cidades e vilas foi um passo fundamental da consolidação dos preceitos da acumulação, (posteriormente) do capitalismo e da *mais-valia*, tendo sua origem na necessidade humana de controlar a natureza, de produzir (e distribuir) novos meios de sobrevivência e de colaboração (idem, 2014).

Esse esforço de colocar os aspectos espaciais da formação das cidades em um relacionamento essencial com o desenvolvimento do capitalismo permite ao autor inferir sobre a organização do espaço urbano a partir de conflitos e disputas do capitalismo, levando em consideração que, enquanto humanos, somos tanto organizadores quanto organizados pela sistemática produtiva das nossas cidades. Observando em especial as transformações nas grandes cidades - em países *desenvolvidos* e *em desenvolvimento* - na parte final do século

XX, o autor propõe uma reflexão sobre como as cidades contemporâneas emergem desse contexto: racialmente e socialmente divididas, espacialmente segregadas, com trabalhadores precarizados, e em processos de disputas políticas e sociais. A partir destas afirmações, o autor comenta sobre o *direito à cidade*, que para além da disputa local de grupos cidadãos por acesso à serviços, direitos e oportunidades, diz respeito ao direito humano de transformar ou revolucionar as forças produtivas, as classes sociais e a lógica espacial das nossas cidades.

Durante o processo de entrevistas, a categoria de cicloentregadore(a)s mostrou-se espacialmente mais distribuída, em relação à moradia, nas regiões periféricas de Porto Alegre, inclusive nas entrevistas que não entraram no trabalho final. As atividades profissionais de ambas categorias, fortemente concentradas na região do centro expandido da cidade, e os deslocamentos diários dos sujeitos para essa região, ilustram a cidade que emerge dessa nova realidade social flexível: uma cidade com grande concentração de suas riquezas e atividades produtivas no(s) centro(s) geográfico(s), além de profundamente desigual em critérios sociais e espaciais, e cujos membros articulam e negociam mobilidades constantemente.

Outro aspecto da profissão dos sujeitos que vou abordar é o da atividade produtiva propriamente dita, ou seja, as entregas por meio da bicicleta, e alguns dos seus efeitos e percepções por parte dos entregadores. É própria dessa atividade profissional os aspectos de *mobilidade* em várias instâncias: a movimentação de bens e produtos pela cidade; os deslocamentos diários dos trabalhadores da ciclomensageria para suas empresas e cooperativas, ou no caso dos cicloentregadores, para locais em que aguardam as demandas; a movimentação de recursos financeiros, dos fluxos do capital no contexto do trabalho reorganizado, capitalismo de plataforma e desejos de consumo, entre tantas outras.

Ampliando a discussão feita anteriormente, a reorganização do sistema produtivo nas décadas finais do século XX acarretou no incremento das interações entre mercados, pessoas, bens, capitais, signos e culturas, e esses efeitos produziram impactos em conceitos previamente bem estabelecidos nas ciências sociais e humanas. Noções de cultura, identidade, sociedade e Estado-nação - investigados e teorizados desde os clássicos das ciências sociais em forte relação com aspectos da espacialidade - são revisitados e mobilizados por uma gama de autores em decorrência da emergência de fenômenos sociais cada vez mais desvinculados de um espaço-temporal fixo e rígido (FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020). Na prática, a apresentação desses fenômenos sociais criou a necessidade de um arcabouço teórico que sustente e compreenda o papel da interdependência de movimentos, de mobilidades (e imobilidades) de fenômenos e entes distantes, não cabendo

em concepções clássicas e estáticas. Para se analisar a intensificação dos efeitos de globalização, portanto, se fez necessário a criação de uma série de novos conceitos que abarque relações e fenômenos sociais interdependentes, e que atentem para as rupturas conceituais e realidades sociais caracterizadas por um entrelaçamento cada vez mais intenso.

Entendendo essa nova realidade global de intensas trocas como uma era do *capitalismo desorganizado*, John Urry (2007) propõe uma verdadeira virada epistêmica e ontológica ao dar centralidade na pesquisa social às mobilidades, redes e fluxos de fenômenos, uma vez que esses perpassam limites e fronteiras, tanto geográficas, mas também sociais e culturais. Analisando essas transformações desde a década de 80, ele propõe a análise desses novos fenômenos a partir do *movimento* e dos relacionamentos entre os entes sociais conectados através de uma série de *infraestruturas socioespaciais* pelos quais os fluxos ocorrem (FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020). Esse esforço conceitual desenvolvido por Urry e outros autores ficou conhecido como *Novo Paradigma das Mobilidades*.

Essa nova perspectiva de análise e investigação social com foco nas *mobilidades* dos fenômenos se tornou possível a partir da instrumentalização de diversos conceitos, dentre eles: a *mobilidade*, como diferentes ordens de deslocamentos (realizados, impedidos e previstos); a *rede*, como o modo de organização das relações sociais na sociedade contemporânea; o *capital de rede*, como a competência e a capacidade dos sujeitos de criar, manter e expandir as relações e conexões sociais que trazem variados benefícios a si. É um recurso distribuído desigualmente na sociedade; e *regimes de mobilidades*, como um complexo de dispositivos normativos, medidas políticas e econômicas, dispositivos de controle, que constantemente regulam e ajustam graus de interação, comunicação e agência dos entes sociais na sociedade (FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020).

Com base nessa instrumentalização, e analisando os dados empíricos e as experiências vividas nessa pesquisa, afirmo que o *Novo Paradigma da Mobilidade* oferece uma perspectiva e ferramentas de análise para os fenômenos de reorganização do trabalho e da atividade produtiva dos cicloentregadore(a)s e ciclomessageiro(a)s. Entendendo esses trabalhadores como entes inseridos em um contexto de precarização, flexibilização e de fenômenos cada vez mais *móveis* e inter-relacionados, as trajetórias dos interlocutores - de vida, do trabalho e até mesmo dos caminhos na cidade - é perpassada pela composição dos *capitais de rede* desses sujeitos, bem como do uso que eles fazem deste capital. Agregando a característica da *mobilidade* ao já bem estabelecido conceito de capital de Bourdieu, as novas tecnologias móveis e as novas configurações do trabalho criam e expandem o *capital de rede* na forma de demandas de trabalho, especialmente para os cicloentregadore(a)s, que julgo

estarem mais inter-relacionados com as transformações tecnológicas. Essa capacidade de conectar-se à *rede* - na internet e nos aplicativos de entregas - deu a eles novas possibilidades de atuação profissional, ainda que as condições dessas atividades possam ser discutidas.

O regime de mobilidades em constante formação e disputa propicia diferentes *mobilidades* aos dois grupos estudados. Compreendido para fins dessa análise como a organização normativa que regulamentou as novas condições de trabalho, o *regime de mobilidades* que os sujeitos de pesquisa estão inseridos é, paradoxalmente, delimitador e ampliador de *mobilidades*, além de trazer em si próprio “mobilidades normativas” sob a alcinha de flexibilização de leis e normas.

Estando atrelado às necessidades e demandas dos clientes de aplicativo ou das empresas locais, a *mobilidade* desses sujeitos - aqui em um sentido mais preciso de movimentação espacial - no âmbito da atividade diária de trabalho é bem delimitada, atendendo aos critérios geográficos e de concentração do capital na cidade. A *mobilidade* social - aqui em um sentido de ascensão social e econômica - tão dependente do resultado econômico da atividade produtiva exercida pelos sujeitos, fica bastante comprometida pelos critérios de remuneração, carreira, vinculação e direitos trabalhistas formatados no *regime de mobilidades* que estes estão inseridos, mesmo com essas atividades sendo a principal fonte de renda de todos os entrevistados. Penso na verdade em uma “*imobilidade social*”, uma interrupção ou *fricção de fluxos*, na linguagem do Novo Paradigma da Mobilidade, quando analiso as condições e as dificuldades encontradas pelos sujeitos da pesquisa e da categoria de um modo geral.

A evidência da pandemia de COVID-19 (em plena força enquanto edito este trabalho), por exemplo, permite uma análise não somente da atividade produtiva, mas especialmente da distribuição desigual dos *capitais de rede* na sociedade. Ao passo que aumentou vertiginosamente o uso e demanda de aplicativos de entregas a partir de 2020, é inevitável se pensar no ônus para os cicloentregadore(a)s e ciclomessageiro(a)s de todo esse incremento. Essa realidade social da pandemia trouxe à tona a discussão de regimes de *isolamento*, de *distanciamento* social, de profissões essenciais, entre tantas outras, para o cotidiano. É evidente que a intenção por trás das políticas de isolamento é fundamentalmente humana e para salvar vidas, mas é a concentração - ou a escassez - de uma série de capitais, incluindo *capitais de rede*, que configuram os sujeitos nos regimes de mobilidades da atualidade. Os riscos de contágio a partir do contato próximo que a pandemia de COVID-19 acarretou teve por efeito a possibilidade de ressignificar simbolicamente a *mobilidade* e os *capitais de rede*, que neste contexto, ganham valorização positiva essencialmente na *não*

*circulação*, na isolamento em casa, no poder ou oportunidade de mobilizar outras pessoas via *rede* para atender a suas demandas. Assim sendo, sujeitos com menor *capital de rede* são expostos ao outro lado, da *circulação*, da exposição ao contágio, da subserviência e das possibilidades de trabalho flexibilizadas.

Proponho agora uma discussão, ainda na dimensão da atividade produtiva, de riscos coletivos da contemporaneidade a partir da experiência dos ciclomensageiro(a)s e cicloentregadore(a)s. As considerações de Beck (2011) sobre a sociedade na contemporaneidade e seu processo de *reflexividade* - que culminou na concentração de poderes econômicos, políticos e tecnológicos em elites do capitalismo - resultou na concentração do controle dos riscos sociais nas mãos de uma elite, bem como na perda desse controle pela sociedade de um modo geral. Apesar do ônus ser compartilhado por todos, são as elites do capital que possuem os meios de controle e de avaliação de quais riscos coletivos valem a pena serem tomados. Quem avalia se uma atividade econômica é exploratória, degradante, disruptiva no sistema econômico, precária, injusta, ou até mesmo ilegal? O autor argumenta que o poder normativo derivado de toda espécie de influência acumulada pelas elites permite a elas, na defesa dos seus próprios interesses, definirem o que é risco social ou oportunidade lucrativa. Essa é uma perspectiva interessante para pensar a desregulamentação jurídico normativa que permitiu uma variedade de flexibilizações no mundo do trabalho. As atuais condições de trabalho de cicloentregadore(a)s e ciclomensageiro(a)s, por exemplo, possuem paralelo com as escusas das grandes empresas de plataforma com direitos trabalhistas e sociais, além das reorganizações normativas do trabalho, em um processo de disputa que ocorre tanto no Brasil quanto no exterior.

Mas para esse trabalho interessou também perspectivas, anseios e desejos futuros. Vimos no processo empírico que, em ambas categorias abordadas, os sujeitos da pesquisa estão mobilizando alternativas em suas trajetórias de vida para agregar valor às suas carreiras. Passo agora a analisar esses caminhos trilhados pelos interlocutores para ressignificar suas biografias e ampliar suas possibilidades pessoais.

As contribuições de Gilberto Velho foram de grande importância no meu processo de escrita e reflexão das trajetórias dos meus interlocutores. A perspectiva de *projeto* proposta pelo autor - envolvendo o enlace de papéis sociais, experiências pessoais e particularidades (ou heterogeneidades) culturais nas sociedades complexas, apresentado na obra *Individualismo e cultura* (2004) - são interessantes para se analisar a constituição das identidades, os limites e aproximações entre sujeitos inseridos na mesma rede ou espaço social, com forte compartilhamento simbólico. Ainda nesta obra, Velho discorre sobre seus

conceitos de *projeto social* e *projeto individual*, destacando a multiplicidade de anseios, desejos e aspirações, coletivas e individuais, que estão em contato nas sociedades complexas. Na obra *Projeto e Metamorfose* (VELHO, 2003), a perspectiva do projeto para o indivíduo é abordada com mais detalhes, trazendo as noções de *negociação da realidade* e *campo de possibilidades* (conceitos que abordam estágios reflexivos dos indivíduos sobre as suas realidades sociais) dos sujeitos em uma relação íntima com suas *biografias* e experiências na formação de seus *projetos individuais*. A noção de *metamorfose* é também interessante, demonstrando não somente a agência dos indivíduos em seus processos, mas também em um sentido de possibilidade da reinterpretação da realidade.

Afirmo que a avaliação positiva dos cicloentregadores sobre a atividade produtiva via *crowdwork* (aplicativos digitais) perpassa os fenômenos de reformulação da cultura do trabalho já mencionadas, tendo em vista a frequência dessa resposta nas outras entrevistas que não entraram no trabalho final. Por conta da qualidade geral da entrevista de João Soares (com respostas bem articuladas e a maior duração dentre as entrevistas dos cicloentregadores), optei por incluí-la, mas justamente neste caso a resposta dada pelo sujeito de pesquisa destoa das outras. A percepção de estarem “empreendendo” na execução da sua atividade profissional era bem comum e difundida, mas tenho a desconfiança de que essa percepção era mais forte no período que eu fiz as entrevistas com os cicloentregadores (primeiro semestre de 2019) do que em 2021, quando finalizei este trabalho. Outro aspecto que merece discussão era a percepção de solidão apresentada por João e que, naquele momento, fez sentido, pois no decorrer das atividades de campo encontrei sujeitos de pesquisa que não se conheciam. Não se pode contudo afirmar que, por não se conhecerem naquela ocasião da atividade de campo, a coletividade dos cicloentregadore(a)s sofram da angústia particular que João compartilhou comigo, até porque não há indícios fortes de que a solidão e a desunião seja um traço marcante ou critério de distinção entre os cicloentregadore(a)s. A própria reportagem referenciada no capítulo 3 (da ida ao campo e aproximação com os sujeitos de pesquisa) mostrava sinais de solidariedade entre os integrantes da categoria. Manifestações por melhorias de condições de trabalho<sup>26</sup> para a categoria também se tornaram mais comuns durante o período de desenvolvimento deste trabalho, evidenciando aspectos de união, solidariedade e identidade coletiva.

Outro ponto que quero comentar diz respeito sobre as distinções entre as categorias profissionais. A atividade ciclomessageira surge em um contexto anterior a chegada das

---

<sup>26</sup>BBC- Greve dos entregadores: o que querem os profissionais que fazem paralisação inédita <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53124543>; Acesso em: 15 de maio de 2021

empresas de entregas *on demand*, e fortemente baseada na cultura urbana das bicicletas. Não tomando essas categorias - cicloentregadores e ciclomessageiros - como estáticas e fortemente definidas somente em função dos horários, tipo de entrega, vinculação, entre outros, penso que uma reflexão das distinções entre ciclomensageria e cicloentregas pode ser articulada sobre a perspectiva de *projeto individual* de Gilberto Velho (2004), e seus desdobramentos de *negociação da realidade*, *campos de possibilidades* e *metamorfose*. Para além das consequências de estarem inseridos em atividades profissionais da *gig economy*, a valorização positiva ou negativa em ambos grupos perpassa aspectos simbólicos inerentes à *metamorfose* dos sujeitos em suas respectivas biografias. Talvez isso explique que entre os cicloentregadores, a maioria via essa realidade profissional como uma possibilidade de esforço individual, de “empreender em si” e de aumento de ganhos, em semelhança com as colocações sobre o *impulso social individualizatório* formulado por Beck (2011). As *biografias* e trajetórias profissionais caracterizam suas *negociações de realidade* de acordo com o *campo de possibilidades* encontrado por eles. Mas, particularmente, me conforta que os interlocutores que tive contato possuem *projetos individuais* bem estruturados, e que buscam a sua concretização.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de conclusão de graduação é o resultado final de um esforço de pesquisa iniciado em 2019 e que encontrou diversos desafios para sua elaboração. Impactado pela crise mundial do novo Coronavírus, que teve início em dezembro de 2019, o presente trabalho teve seu desenvolvimento interrompido por praticamente todo o ano de 2020, parte em observação às recomendações das autoridades de saúde, mas também em decorrência dos diversos problemas individuais e coletivos derivados da disseminação do vírus na sociedade.

Nos primeiros meses da pandemia no Brasil, sabia-se ainda pouco sobre os seus impactos duradouros, e que o enfrentamento a essas dificuldades seria um processo longo, dramático, desgastante e carregado de tristezas imensuráveis. Ao passo que a dimensão da tragédia começava a tomar forma para nós, com a cobertura midiática da pandemia nos países que inicialmente foram mais severamente atingidos, tem-se início na sociedade brasileira a discussão e adoção de medidas de isolamento e processo de reorganização dos locais e jornadas de trabalho, com a defesa da implementação do trabalho remoto para as atividades que assim permitem, em uma esforço coletivo de frear a disseminação da doença em território nacional. Deve-se ressaltar que essas diretrizes de segurança e isolamento, orientadas por autoridades sanitárias supranacionais como a Organização Mundial da Saúde (OMS), chegaram em um Brasil politicamente polarizado em seu contexto democrático, com o presidente Jair Bolsonaro e sua cúpula ministerial em meio a uma grave crise de governança - crise essa que se agravaria a medida que o presidente da república, bem como os seus ministérios, secretarias e agências da saúde entraram em conflito com as orientações dos especialistas e com os anseios de parte da sociedade<sup>27</sup>.

Em meio a toda essa crise e comoção, o desenvolvimento deste trabalho de conclusão ficou suspenso por um período. Primeiramente, junto com a interrupção das atividades da universidade enquanto essa buscava a readequação das suas rotinas para maior mobilidade, com o trabalho remoto e o estabelecimento do ensino remoto emergencial. Tentei retomá-lo posteriormente, com a volta das atividades da UFRGS ainda no ano de 2020, porém, assim como a maioria das pessoas, enfrentei as adversidades individuais e coletivas que a pandemia do novo Coronavírus gerou, e não pude dar sequência ao trabalho naquele momento. Recomeço esse projeto em 2021, com nova orientação, novas leituras e análises ampliadas, e

---

<sup>27</sup>Folha de São Paulo - Relembra o que Bolsonaro já disse sobre a pandemia, de gripezinha e país de maricas a frescura e mimimi  
<https://www1.folha.uol.com.br/poder/2021/03/relembra-o-que-bolsonaro-ja-disse-sobre-a-pandemia-d-e-gripezinha-e-pais-de-maricas-a-frescura-e-mimimi.shtml>

a desconfiança de que os processos que eu observava inicialmente na pesquisa são ampliados e intensificados em razão da pandemia.

No processo de escrita deste trabalho, revisei textos, resumos, outros trabalhos editados por mim anteriormente, além de incorporar novos referenciais, conceitos e abordagens. Já havia uma perspectiva de trabalhar com o *novo paradigma da mobilidade* desde 2019, porém foi nesse período de revisões e escritas, já mais próximo da entrega, que compreendi melhor os conceitos e tive acesso a publicações que, baseadas nessa virada epistêmica e ontológica, discutem outras possibilidades metodológicas para a pesquisas de fenômenos mais contemporâneos<sup>28</sup>. Percebo características de *mobilidade* neste trabalho de conclusão - a formação da rede de interlocutores ao longo do tempo, as atividades de campo, as paradas e retomadas que o trabalho sofreu - porém creio que para pesquisas futuras buscarei novos horizontes metodológicos para justamente repensar todas essas etapas em um processo *on the move*. Para possíveis colegas de graduação lendo esse texto e interessados em mobilizar conceitos semelhantes, sugiro que incorporem os conceitos do paradigma desde o começo da fundamentação metodológica.

Outro ponto que gostaria de destacar é que a última entrevista apresentada, da Amanda Ferreira, foi realizada em parte pela insegurança que senti no momento de escrita do trabalho final em trabalhar com o material qualitativo mais antigo. Senti necessidade de voltar a campo e me reconectar com a *rede* para poder falar com mais propriedade. A escolha intencional por uma interlocutora se deu a partir da observação de que é mais acentuada a presença feminina na ciclomensageria do que na cicloentrega. Pretendia inicialmente abordar um pouco mais essa questão de gênero e presença nas categorias analisadas, porém, no momento da entrevista com a interlocutora, não elaborei essa perspectiva de maneira adequada. Na finalização do trabalho, refleti que precisaria ter levantado questões mais direcionadas sobre o assunto, possivelmente ter ido a campo para entrevistar (ou tentar encontrar) uma cicloentregadora. Penso nesse episódio como uma oportunidade ou *insight* para ampliar futuramente esta pesquisa.

Por fim, espero que este trabalho de conclusão contribua no esforço de trazer à tona as realidades de atividades profissionais em processo de ressignificação, transformação e reordenação no atual momento político e econômico brasileiro. Acredito que o principal trunfo de um trabalho estabelecido neste molde será oferecer aos leitores em geral os relatos em primeira mão destes sujeitos intimamente afetados; relatos estes que, mesmo

---

<sup>28</sup> Ver o artigo *Métodos Móveis*, de Monika Büscher e Leticia Veloso, publicado na *Tempo Social*, revista de sociologia da USP, v. 30, n. 2, 2018

regionalmente localizados e contidos dentro de uma experiência profissional bem delimitada, são resultado de pesquisa e estão pontuados em uma certa realidade social bastante recente e que precisa ser analisada com mais profundidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- BECK, Ulrich. Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: editora 34, 2011.
- BOURDIEU, Pierre. Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1998.
- BRAGA, Ruy. A pulsão plebeia: trabalho, precariedade e rebeliões sociais. São Paulo, Alameda, 2015.
- BÜSCHER, M.; VELOSO, L. Métodos Móveis. Tempo Social, [S. l.], v. 30, n. 2, p. 133-151, 2018. DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2018.142258. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/142258>. Acesso em: 21 maio. 2021.
- CASTEL, Robert. As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário. Tradução de Iraci D. Poleti. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.
- ECKERT, Cornelia. ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Etnografias do trabalho, narrativas do tempo / organizado por Cornelia Eckert [e] Ana Luiza Carvalho da Rocha. - Porto Alegre: Marcavizual, 2015.
- FREIRE-MEDEIROS, Bianca; LAGES, Mauricio Piatti «A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções», Revista Crítica de Ciências Sociais [Online], 123 | 2020, publicado em 15 de dezembro de 2020, consultado a 14 maio de 2021. URL: <http://journals.openedition.org/rccs/11193>;
- GIG - A uberização do trabalho. Dir. Carlos Juliano Barros, Caue Angeli, Maurício Monteiro Filho. Produção Repórter Brasil. Brasil, 2019.
- HARVEY, David. Condição pós-moderna. São Paulo, Loyola, 1994.
- HARVEY, David. Cidades rebeldes : do direito à cidade à revolução urbana / David Harvey ; tradução Jeferson Camargo. - São Paulo : Martins Fontes - selo Martins, 2014.
- LIMA, Jacob Carlos; MARTINS JUNIOR, Angelo. Mobilidades diferenciadas e ilegalidades institucionalizadas: tendências e contradições do trabalho na contemporaneidade. Tempo soc., São Paulo , v. 30, n. 1, p. 31-51, Apr. 2018.
- QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, LucVan. Manual de Investigação em Ciências Sociais. Lisboa: Gradiva, 1992.
- ROSENFELD, C.; MOSSI, T. W. Trabalho decente no capitalismo contemporâneo: dignidade e reconhecimento no microtrabalho por plataformas. Sociedade e Estado, [S. l.], v. 35, n. 03, p. 741-764, 2020. DOI: 10.1590/s0102-6992-202035030004. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/sociedade/article/view/33097>. Acesso em: 20 maio. 2021.

SHELLY, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 2006, volume 38, pages 207 - 226

TAYLOR, Frederick W. *Princípios da administração científica*. São Paulo: Editora Atlas S.A., 1995.

URRY, John. *Mobilities*. London, Polity, 2007.

VARGAS, Francisco Beckenkamp. TRABALHO, EMPREGO, PRECARIIDADE: dimensões conceituais em debate. *Cad. CRH*, Salvador, v. 29, n. 77, p. 313-331, Aug. 2016.

VELHO, Gilberto. *Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea* / Gilberto Velho - 7.ed.- Rio de Janeiro: Jorge Zahar ed., 2004.

VELHO, Gilberto. *Projetos e metamorfose: antropologia das sociedades complexas* / Gilberto Velho. - 3 ed. -Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.