

“O TEMPO DA ESCRAVIDÃO JÁ ACABOU”

TRABALHADORES DE ENTREGA DE MERCADORIAS NO RIO DE JANEIRO EM DOIS MOMENTOS, SÉCULO XIX E SÉCULO XXI

Paulo Cruz Terra  

Universidade Federal Fluminense

Lucas Santos Souza  

Institut Polytechnique de Paris

Max dos Santos que, no ano de 2023, atuava como entregador de aplicativos na Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, costumava ficar aguardando novos pedidos no bairro de São Conrado, um dos mais caros do município. Aos 36 anos e junto de sua esposa e três filhos, residia na Rocinha, bairro vizinho de onde “fazia ponto”. No dia 9 de abril, enquanto esperava, ao lado de Viviane Souza, sua colega de trabalho, o aplicativo de seu celular “tocar” com novas chamadas para entregas, uma moradora de um prédio próximo ao seu “ponto de espera” abordou a dupla com agressões físicas e verbais. “Ela me chamou de marginal, preto favelado e disse que eu não deveria estar ali”, afirmou Max em entrevista. Depois de cuspir em direção à dupla e agredir fisicamente a entregadora, Sandra, em uma ação que ganhou ampla repercussão pelo registro feito no celular de Viviane, proferiu um soco na cabeça de Max, e depois o chicoteou com a coleira de seu cachorro.

Esse ato, carregado de significado em uma sociedade marcada pela escravidão, ainda mais expressivo por ser protagonizado por uma moradora branca de São Conrado contra um trabalhador negro residente da Rocinha, trouxe à memória de Max uma associação direta das tensões raciais do passado brasileiro e sua herança no presente: “parecia que ela estava chicoteando um escravo que não fez o serviço direito. Mas eu não sou escravo, entendeu? O tempo da escravidão já acabou”.¹

1 *GI*, online, 11 abr. 2023, disponível em [📄](#), acessada em 19 jan. 2024.

Esse caso, bem como o próprio relato de Max, carregado de consciência da continuidade das opressões e violências raciais do Brasil, fez com que dois historiadores que trabalham com períodos distintos buscassem investigar certas relações entre a atualidade desse grupo dos trabalhadores por aplicativo com o passado dos entregadores de mercadorias na cidade do Rio de Janeiro.² Tendo em vista a escassez de uma reflexão de cunho histórico nos estudos das mais variadas áreas do conhecimento que tratam sobre a entrega por aplicativo,³ o presente artigo busca justamente analisar os trabalhadores de entrega de mercadorias na cidade em dois momentos, século XIX e século XXI.

O texto busca interrogar se é possível estabelecer paralelos entre essa violência física sofrida por um entregador negro no século XXI e o passado daqueles que exerciam atividade de transporte de mercadoria na cidade do Rio de Janeiro. Assim, o artigo se divide a partir da tentativa de responder às seguintes questões: Quais são as semelhanças entre os perfis dos trabalhadores que atuaram neste setor da economia – em acelerada e

-
- 2 Paulo Cruz Terra explorou a temática dos carregadores negros em sua dissertação, no doutorado e em várias publicações. Ver: Paulo Cruz Terra, “Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)”. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007, Disponível em: [📄](#), acessada em 12/08/2025; Paulo Cruz Terra, *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*, Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2013; Paulo Cruz Terra, “Cenas de trabalho: carregadores negros na literatura de viajantes (Rio de Janeiro, 1808-1850)” in Marcelo Badaró Mattos (org.). *Livros vermelhos: literatura, trabalhadores e militância no Brasil*, (Rio de Janeiro: Bom Texto, 2010), pp. 12-35. Já Lucas Souza abordou os entregadores por aplicativo na sua tese e em outras publicações. Ver: Lucas Souza, “A degradação do precário: O impacto dos aplicativos de entrega no *delivery* sobre duas rodas (Rio de Janeiro: 2009-2021)”, Tese (Doutorado em História Social), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2023, Disponível em: [📄](#), acessada em 12/08/2025; Lucas Souza “Algorithmic Management and App-based Delivery Workers in Rio de Janeiro. *Journal of Extreme Anthropology*, v. 8 (2025), pp. 130-150, [📄](#) .11926; Lucas Souza “The work of food couriers in Rio de Janeiro and digital labour platforms: the paths of precarisation”, *Work in the Global Economy*, v. 3 (2023), pp. 161-180, [📄](#) ; Lucas Souza “O ‘Breque dos apps’: Resistência dos entregadores de Aplicativos à precarização plataformizada”, *Temporalis*, v. 23 (2023), pp. 201-216, [📄](#) .
- 3 Souza, “A degradação do precário”.

pulsante expansão⁴ – no século XIX e na contemporaneidade? Como a vigilância sobre o trabalho – seja durante a execução de uma entrega propriamente dita ou mesmo nas “porosidades” existentes durante uma jornada diária – era, e continua a ser, exercida? De que forma a sociabilização resultante da ocupação dos espaços públicos por esses trabalhadores têm peso nas organizações e resistências desses grupos? Quais são as formas de mobilização desses trabalhadores e de que maneira ela se relaciona com algumas das características específicas dessa atividade?

Se os aplicativos de *delivery* trouxeram diversas novidades ao trabalho dos entregadores, especialmente no que tange a uma relativa piora das condições de trabalho e um gerenciamento qualitativamente distinto resultante das novas tecnologias empregadas no setor,⁵ nem tudo parece ser exatamente novo.⁶ Ao contrário, é possível traçar certos paralelos e mesmo arriscar possíveis continuidades na atividade de entrega de mercadorias entre os séculos XIX e XXI, essencialmente no que tange ao perfil, ao controle sobre o trabalho e à organização desses sujeitos, ainda que as especificidades também sejam evidentes.

Embora haja o ineditismo da proposta de pensar as possíveis conexões entre o trabalho e os trabalhadores envolvidos no transporte de mercadorias no século XIX e XXI, ela resvala no risco do anacronismo. Nesse sentido, é importante reafirmar também as especificidades dos contextos históricos dos mundos do trabalho nas duas temporalidades. Uma primeira distinção óbvia é a presença da escravidão como elemento estruturante das relações de trabalho até 1888. As diferenças entre trabalho escravo e trabalho livre assalariado, no entanto, não eram tão fixamente demarcadas no século XIX. Henrique Lima apontou que características do trabalho livre, como “a compensação financeira pelo trabalho, em forma

4 Ricardo Antunes, “Trabalho e (des)valor no capitalismo de plataforma: três teses sobre a nova era da desantropomorfização do trabalho” in Ricardo Antunes (org.), *Icebergs à Deriva: o trabalho nas plataformas digitais*. (São Paulo: Boitempo, 2023), p. 13.


5 Rafael Grohmann e Julice Salvagni *Trabalho por plataformas digitais: do aprofundamento da precarização à busca por alternativas democráticas*, São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2023.


6 Souza, “A degradação do precário”, p. 83.

de salário ou outro, não eram incomuns na relação escravista”, bem como formas de protesto consideradas típicas dos trabalhadores da indústria, como “cruzar os braços”, “estiveram igualmente presentes em alguma medida entre as estratégias dos escravos em suas negociações com seus senhores e administradores”. Por sua vez, “formas de trabalho forçado”, “assim como a coerção física para o trabalho, faziam parte do cotidiano dos trabalhadores livres durante e depois do período escravista”.⁷

Além disso, as fronteiras entre escravidão e liberdade poderiam ser bastante imprecisas para a população negra, importante parcela dos trabalhadores do transporte de mercadoria, como veremos à frente, no século XIX. Como indicou Sidney Chalhoub, a precariedade da liberdade dos egressos do cativo estava presente nas “ameaças de reescravização, de escravização ilegal, de ter a mobilidade limitada pela suspeição da polícia, que tendia a achar que todo negro era escravo até prova em contrário”, ou ainda nas “várias formas de alforria obtidas a título precário (sob condição de prestação de serviços por período longo ou indeterminado, mediante endividamento etc.)”.⁸

Passado mais de um século, o trabalho de entrega de mercadorias mediadas por plataformas digitais pode ser inserido dentro de um momento particular do desenvolvimento do capitalismo contemporâneo, por vezes denominado “capitalismo digital”,⁹ “de plataforma”,¹⁰ ou ainda “de vigilância”,¹¹ entre outras conceituações. Sem entrar nos pormenores de cada um dos elementos chave destes, o que é importante destacar é a forma na qual a precariedade laboral se reconfigura a partir do crescente uso das novas tecnologias da informação e comunicação nos processos produtivos e de

7 Henrique Espada Lima, “Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX”, *TOPOI*, v. 6, n. 11 (2005), , p. 297.

8 Sidney Chalhoub, “Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX)”. *História Social*, v. 14, n. 19, (2010), , p. 39.

9 Vishwas Satgar (ed.), *Digital Capitalism and its Limits: Technotopia, power and risk*, Johannesburg: Wits University Press, 2025.

10 Nick Srnicek. *Platform Capitalism*, Cambridge: Polity Press, 2016.

11 Shashona Zuboff, *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*, New York: Public Affairs, 2019.

circulação das mercadorias.¹² Embora haja uma intrínseca relação entre incorporação tecnologia e desenvolvimento do capitalismo – desenvolvimento no sentido Marxiano¹³ – a atual gigantesca capacidade de coleta, gestão e controle de dados faz com que um salto quantitativo do uso de determinadas ferramentas se apresente como uma mudança qualitativa.¹⁴ Nesse movimento, o que tem sido observado, de modo mais geral em diferentes áreas do globo – por conta de uma conjunção de fatores, nos quais o crescente uso de plataformas digitais é apenas um elemento central¹⁵ –, é a forma como a precarização laboral tem atingido diferentes setores do proletariado mundial, colocando a insegurança, instabilidade, volatilidade dos salários e ausência de direitos como parte estruturante do dia a dia de diferentes segmentos da classe trabalhadora.

Todavia, isso se apresenta como novidade apenas parcialmente. Afinal, a precarização laboral é condição basilar do desenvolvimento do capitalismo desde seu surgimento.¹⁶ É importante destacar, portanto, que análises que colocam a precarização resultante do atual momento do capitalismo como elemento novo tendem a ser eurocêntricas e baseadas em generalizações um tanto quanto idealistas.¹⁷ Conforme destaca Ludmila Abílio, a disseminação de trabalhos precários plataformizados – nos quais a entrega de mercadorias aparece como expoente bem elucidativo – na verdade parece se tratar da generalização de uma vida típica das periferias urbanas das grandes cidades brasileiras.¹⁸ Afinal, trabalhos de bicos, instáveis,

12 Antunes, “Trabalho e (des)valor no capitalismo”.

13 Bianca Bonente, *Desenvolvimento em Marx e na teoria econômica: por uma crítica negativa do desenvolvimento capitalista*, Niterói: Eduff, 2016.

14 Souza, “A degradação do precário”.

15 Grohmann e Salvagni, *Trabalho por plataformas digitais*.

16 Marcel van der Linden “São Precário: uma nova inspiração para historiadores do trabalho” in Marcelo Mattos; Paulo Terra; Raquel Varela (Orgs), *História das relações de trabalho: Brasil e Portugal em perspectiva global* (Rio de Janeiro: Consequência, 2017), pp. 141-158.

17 Souza, “A degradação do precário”.

18 Ludmila Abílio, “Uberização como apropriação do modo de vida periférico” in Rafael Grohmann (Org.), *Os laboratórios do trabalho digital: Entrevistas* (São Paulo: Boitempo, 2021), pp 85-91.

com baixos salários, com atividades que cruzam por vezes a fronteira da legalidade institucional, com ofensiva vigilância e atravessados por discriminações raciais fazem parte da vida de boa parcela dos trabalhadores brasileiros a décadas.¹⁹ Desse modo, é possível enxergar que a precarização em si não se é uma novidade, especialmente quando se observa o perfil dos trabalhadores plataformizados no *delivery* brasileiro, mas sim a capacidade de gestão de dados e controle da atividade efetuada por estes sujeitos, fazendo com que a capacidade do uso de ferramentas tecnológicas aprimore e dê novos contornos à precarização histórica da classe trabalhadora brasileira.

A atividade de entrega de mercadorias: denominador comum e o perfil dos trabalhadores

Em um primeiro movimento, tendo em vista que a natureza deste artigo coloca em análise histórica períodos tão distintos, é preciso explicitar sobre qual atividade estamos nos referindo. Assim, procuramos definir como entregadores de mercadorias aqueles indivíduos que realizam o transporte de cargas de diversos tipos, usualmente recebendo alguma remuneração em troca da atividade. Acerca das características do trabalho, é importante destacar também que é comum que haja alguma associação da quantidade de entregas realizadas e a composição dos ganhos. Esse elemento é importante pois influencia diretamente na forma de controle e vigilância sobre o grupo, bem como pode impactar nas formas de organização e mobilização.

Embora essa forma de pagamento pareça ser majoritária nos períodos em destaque, existem nuances de como isto se concretiza. Luciano, por exemplo, em entrevista realizada no momento em que trabalhava nas

19 Souza, “A degradação do precário”.

entregas de mercadorias via aplicativo em 2021,²⁰ apontou como composições salariais distintas podem existir na contemporaneidade:

Aqui [nas entregas de mercadorias mediadas por plataformas digitais] eu só recebo quando tem pedido. O valor até varia dependendo da hora do dia, da distância, do restaurante... na verdade eu nem sei te dizer como faz essa conta, mas a gente recebe o pedido, o valor da corrida, e aceita. Quando eu fazia entrega de motoboy, lá para 2016, era diferente onde eu trabalhava. A gente recebia tipo um salário mínimo mais uma taxa por entrega.²¹

Luciano possui uma trajetória de vida particular: iniciou no ramo das entregas antes da chegada dos aplicativos no país, e, assim como Max, migrou às plataformas digitais durante a pandemia. Ou seja, experienciou

20 O artigo teve como fontes relatos de viajantes, licenças para veículos, imprensa, dados demográficos para análise das questões levantadas para o período do século XIX, e, no que tange as fontes relativas à contemporaneidade, entrevistas realizadas com 100 entregadores nos meses de agosto, setembro e outubro de 2021 na cidade do Rio de Janeiro, além de um formulário do qual outros 500 participaram. Sobre estas últimas, o formulário foi entregue fisicamente aos entregadores em diferentes 12 “pontos de espera na cidade” do Rio de Janeiro, os quais incluíram estacionamento de shopping centers, praças próximas à restaurantes e outros pontos públicos onde os entregadores costumam ficar esperando novas chamadas nos aplicativos. Estes pontos cobrem as quatro regiões administrativas da cidade. As entrevistas qualitativas semiestruturadas, por sua vez, foram obtidas com os trabalhadores que responderam ao formulário e, após perguntados se teriam interesse em participar de outra etapa da pesquisa, concederam os relatos coletados. Elas tiveram duração de 26 a 58 minutos. Também compuseram as entrevistas alguns trabalhadores envolvidos na organização das ações gravadas dos entregadores nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília, utilizando a técnica de amostragem em bola de neve após contato inicial com alguns deles via redes sociais. A ideia do survey, a estrutura das entrevistas, assim como o roteiro e a elaboração dos guias, foram amplamente influenciadas pela abordagem do operarismo digital proposta pelo grupo *Notes from Below*, o que implica pensar e experimentar métodos e análises do operarismo no contexto do trabalho mediado digitalmente por plataformas. Todas as entrevistas foram divididas em partes de acordo com os temas abordados (trajetória profissional, entrada no ramo de entregas, experiência com e sem aplicativos, envolvimento em greves, autonomia, socialização durante o trabalho, entre outros), combinando codificação dedutiva e indutiva. Sobre operarismo digital, ver: James Woodcock, *The Fight Against Platform Capitalism: An Inquiry into the Global Struggles of the Gig Economy*, London: University of Westminster Press, 2021. Sobre codificação dedutiva e indutiva em entrevistas qualitativas, ver: Charles Vanover, Paul Mihás & Johnny Saldaña. (Eds.), *Analyzing and interpreting qualitative data: After the interview*, Londres: SAGE Publications, 2021.

21 Entrevista realizada em 14 jun. 2021.

a atividade em dois momentos distintos. De modo similar a Nascimento, que deixou claro que a chegada dos aplicativos representou uma piora nas condições de trabalho:

[A situação geral das entregas] continua muito pior do que antes destes aplicativos. Nem metade do que ganhava há seis anos atrás a gente consegue hoje. [...] Com isso de “*app* disso”, “*app* daquilo”, a profissão de entregador começou a pagar menos, ser mais perigosa, com muito mais gente trabalhando na área, que faz o que, faz motoqueiro ficar voando de um lado pro outro, aceitando qualquer coisa, porque não sabe quando vai tocar outro pedido.²²

É importante destacar, contudo, que a precariedade laboral não foi algo iniciado no setor com a chegada dos *apps*. Embora existam fortes traços que indiquem um grau maior de precarização no *delivery* digitalizado,²³ a informalidade, a incerteza nos ganhos e os riscos já se faziam presentes no cotidiano desses trabalhadores, conforme destacado pesquisas acadêmicas publicadas antes da plataformação do setor.²⁴

Outra marca fundamental da atividade de entrega de mercadorias nas últimas décadas tem relação com o perfil dos entregadores. Max, Luciano e Nascimento tinham como ponto comum serem negros e moradores da periferia de grandes centros urbanos. Em uma pesquisa realizada divulgada no ano de 2023, foi notado que 73,8% dos entregadores se declararam pretos ou pardos.²⁵ Vale dizer que o Censo do IBGE de 2022 indicou uma taxa de 54,3% de pretos e pardos na cidade do Rio

22 Entrevista realizada em 07 ago. 2021.

23 Souza, “A degradação do precário”, p. 213.

24 Ricardo da Silva, “Os motoboys no globo da morte: Circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo”. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009, disponível em: [📄](#), acessada em 12/08/2025; Silvana Barbaric, *Motoboy: Filhos do asfalto nas artérias da exclusão*, Jundiaí: Paco Editorial, 2016; Daniela da Silva, et al. “Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas”, *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, v. 18, n. 2. (2008), pp. 339-360, [📄](#), acessada em 12/08/2025; Andréa Veronese. “Motoboy de Porto Alegre: convivendo com os riscos do acidente de trânsito”. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004, disponível em: [📄](#), acessada em 12/08/2025.

25 Lucas Souza. “The work of food couriers”.

de Janeiro.²⁶ Nesse sentido, é possível dizer que se trata de uma atividade racializada, e isso precisa ser levado em consideração para pensar no significado de ser um entregador na cidade. A existência do racismo na sociedade brasileira se torna visível aos trabalhadores desta categoria também no crescente número de casos de discriminações raciais enfrentados por eles durante seu cotidiano, dentro e fora do ambiente laboral.²⁷

Max, bem como 61,8% dos entregadores encontrados na pesquisa citada, ingressou na atividade durante a pandemia. Mas, apesar de essa maioria ter pouco tempo na atividade, não há necessariamente uma relação direta entre a idade e o período atuando no *delivery*. Na pesquisa em questão, foi encontrado uma média de 29 anos de idade, mas há uma concentração de exatos 50% entre 21 e 28 anos, o que indica o perfil jovem do grupo.²⁸

Retornando ao caso trazido no início deste artigo, a violência sofrida por Max foi construída em forte relação com o fato dele ser uma pessoa negra. A agressora, ao dizer que os entregadores “não estavam na favela”, ou que “não pagam IPTU” como ela – e, por isso, não tinham o direito de permanecer naquela calçada – deixou evidente que, para ela, aquele tipo de trabalhador não pode ocupar determinados espaços por serem oriundos de certas regiões da cidade. Importante dizer que este mesmo conteúdo foi encontrado em diversas entrevistas realizadas, com a fala de Adalberto sintetizando bem como isto aparece no cotidiano de trabalho: “Preconceito com a gente sempre teve. Porteiro, segurança... para muita gente a gente é bandido”.²⁹ Seguindo nessa trilha, mais uma vez podemos recorrer ao período pré-aplicativo para pensar no papel que a marginalização sofrida pelo grupo/categoria exerce na própria conformação da categoria dos motoboys. Nesse caminho, a exclusão e o preconceito aparecem como

26 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. *Panorama Censo 2022*. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: [🔗](#), acessada em 19 jan. 2024.

27 O Metrôpoles publicou uma reportagem/matéria intitulada “De racismo a tiro: entregadores de app vivem rotina de agressões em SP”, na qual expõe parte do dia a dia de discriminações e agressões das mais variadas enfrentadas por esse grupo de trabalhadores. *Metrôpoles*, 22 out. 2023, disponível em: [🔗](#), acessada em 19 jan. 2024.

28 Souza, “A degradação do precário”, p. 118.

29 Entrevista realizada em 16 set. 2021.

elementos historicamente presentes no *delivery*, os quais têm peso na criação de laços de solidariedade e coesão existente no grupo.³⁰ Além disso, é importante lembrar o papel de uma certa sociabilidade típica da periferia na formação de uma identidade e cultura próprias do conjunto dos motoboys, a qual pode ser expressa, por exemplo, na participação em eventos culturais, determinados estilos de música predominantes entre o grupo, além da presença de certas gírias e expressões linguísticas características.³¹

Em suma, ao falarmos dos entregadores de mercadorias no século XXI, estamos pensando em trabalhadores com um perfil relativamente jovem, residente das periferias urbanas – embora tendam a ocupar espaços públicos centrais da cidade –, convivendo com diferentes tipos de exclusões e discriminações resultantes de seu perfil socioeconômico, em uma atividade tipicamente racializada, que tem na precariedade uma das marcas principais.

Os negros também eram maioria entre os carregadores de mercadorias pelo menos até a primeira metade do século XIX no Rio de Janeiro, bem como em outras cidades brasileiras. O viajante e médico alemão Ave-Lallemant, por exemplo, que esteve na Bahia em 1858, escreveu: “Tudo que corre, grita, trabalha, tudo que transporta e carrega é negro”.³²

No Rio de Janeiro, os viajantes estrangeiros descreveram que os carregadores negros transportavam os mais diferentes tipos de mercadorias, desde mudanças até cargas bem mais leves. O comerciante inglês John Luccock, que residiu no país entre 1808 e 1818, contou que ao contratar o serviço de um carpinteiro, este estancou à porta da casa “na intenção de alugar algum preto para que lhe carregasse o martelo, a talhadeira e uma ferramenta pequena”. O inglês, então, ofereceu-se para levar parte das ferramentas, mas foi advertido pelo carpinteiro para não o fazê-lo, “pois isso

30 Barbaric, *Motoboys*; Silva et al, *Condições de trabalho e riscos*.

31 Eliezer dos Santos (Org.), *Coletivo Canal Motoboy: O nascimento de uma categoria*, Rio de Janeiro: Aeroplano, 2010.

32 Robert, Ave-Lallemant, *Viagem pelo Norte do Brasil em 1859*, Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1961, p. 22.

constituiria solecismo tão grande como o de usar ele próprio suas mãos”.³³ O trabalho de carregamento, assim como os trabalhos manuais em geral, era visto como algo a ser realizado por negros naquela sociedade escravista. Luiz Carlos Soares apontou que os trabalhadores brancos possivelmente rejeitavam “com frequência as atividades do transporte de carga, onde eles seriam facilmente nivelados aos trabalhadores escravos”.³⁴ Já Mary Karasch indicou que as atividades manuais eram desprezadas pelos senhores, principalmente aquelas não especializadas, como a dos carregadores.³⁵

Na primeira metade do século XIX, os carregadores negros, em sua maioria escravizados, eram responsáveis pelo carregamento de mercadorias e serviços essenciais da vida da cidade, como o transporte de alimentos, água, dejetos, e mercadorias para o porto, o principal do país. Embora utilizassem principalmente a força do próprio corpo no transporte – era usual entre os viajantes a descrição dos negros carregando sacas de café na cabeça³⁶ –, na região da Alfândega era possível encontrar o uso de varões ou estruturas com rodas para facilitar o deslocamento de cargas maiores.³⁷ Essa presença maciça dos negros no transporte deve ser relacionada ainda com o fato de o Rio ter, na metade do século XIX, a maior população escrava das Américas, computando 41,5% do total da cidade.³⁸

O quase monopólio dos carregadores negros no transporte de mercadorias na cidade foi quebrado com a introdução maciça dos veículos, como as carroças, principalmente na segunda metade do século XIX. Nesse caso,

33 John Luccock, *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil. Tomadas durante uma estada de dez anos, de 1808 a 1818*, São Paulo: Livraria Martins, 1942, p. 73.

34 Luiz Carlos Soares, “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX”, *Revista Brasileira de História*, v. 16, (1998), p. 116.

35 Mary Karasch, *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*, São Paulo: Cia das Letras, 2000.

36 Ernst Ebel, *O Rio de Janeiro e seus arredores em 1824*, São Paulo: Editora Nacional, 1972; Thomas Ewbak, *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacau e da Palmeira*, São Paulo: Ed. da USP; Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976.

37 Paulo Cruz Terra, “Tudo que transporta e carrega é negro”.

38 Sidney Chalhoub, *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*, São Paulo. Companhia das Letras, 1990, p. 199.

as licenças municipais para que os veículos circulassem indicam que os condutores eram principalmente trabalhadores livres e portugueses, embora também houvesse a participação de trabalhadores negros. Contudo, é importante afirmar que não ocorreu uma mera substituição dos trabalhadores escravizados pelos livres no setor de transporte terrestre no período. O que se observa com esse movimento é um processo de hierarquização, em que os trabalhadores livres, principalmente portugueses, reservaram para si as melhores oportunidades, segregando libertos e escravizados. Assim, se os trabalhadores livres dominaram a parcela do setor do transporte com veículos, representando a maioria dos condutores, o transporte manual de cargas e pessoas, por sua vez, continuou sob responsabilidade principalmente dos escravizados e libertos, os carregadores negros.³⁹ Soares apontou justamente a presença considerável desses carregadores pelo espaço urbano na segunda metade do século.⁴⁰

Assim como Max, a maior parcela dos entregadores se identificava como negra. A atividade de transporte de mercadorias também esteve atrelada ao longo do século XIX à figura dos carregadores negros, em sua maioria escravizados. Trata-se, portanto, não só da continuidade de um determinado perfil racial dos trabalhadores envolvidos, mas também de um lastro histórico com o passado escravista que marcou a atividade. Esse passado é de certa forma retomado por Max, diante das chicotadas recebidas pela agressora branca, ao afirmar que a situação o “fez parecer um escravizado, como naquelas cenas em que os senhores de engenho chicoteavam os negros por nada, castigavam apenas por se sentir superiores. Foi assim que eu me senti, humilhado, como nunca antes”.⁴¹ Casos de

39 Paulo Cruz Terra, “Hierarquização e segmentação: carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)” in Marcelo Mattos; Marela Goldmacher; Paulo Cruz Terra. (Orgs.), *Faces do trabalho, escravizados e livres* (Niterói: Eduff, 2010), pp. 59-87.

40 Soares, “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro”.

41 G1, 11.04.2023, disponível em [📄](#), acessada em 05 jan. 2024.

racismo contra entregadores, como o enfrentado por ele, têm justamente crescido nos últimos anos.⁴²


Autonomia e controle sobre o trabalho: liberdade e vigilância

Max deixou claro que ingressou na atividade por perder seu antigo emprego de carteira assinada em decorrência da pandemia do coronavírus, algo semelhante ao que foi relatado por diversos outros entregadores encontrados em pesquisa que abordou o tema. Todavia, outra motivação que costuma aparecer nas justificativas para escolha ou permanência na atividade de entrega está relacionada com a “liberdade” que há no *delivery* por aplicativos. Colocações como “não ter um patrão”, ou poder “rodar nas ruas” com certa autonomia são fáceis de serem encontradas,⁴³ não somente no caso do Brasil, mas em pesquisas similares realizadas em diferentes partes do mundo, como na África do Sul, Quênia ou Índia.⁴⁴ Em outra pesquisa relevante realizada sobre o trabalho por aplicativos, a resposta mais comum à pergunta sobre as vantagens de se trabalhar na área foi “Flexibilidade/autonomia de dias e horários”.⁴⁵

Sobre isso, alguns destaques merecem ser feitos. Essa liberdade/flexibilidade é presente em diversas propagandas relativas ao trabalho por aplicativo pelas mais variadas empresas desde seu surgimento⁴⁶ – embora

42 *Metrópoles*, 22 out. 2023.

43 Souza, “A degradação do precário”, pp. 56, 62, 187.

44 Fikile Masikane & Edward Webster, *I just want to survive*, Friedrich-Ebert-Stiftung, Trade Union Competence Centre for Sub-Saharan Africa and the Southern Centre for Inequality Studies, 2022, p. 39; Gayatri Nair, & Jennifer Divyadarshi. “Unexceptional neoliberalism and the future of work: constrained enterprise and worker subjectivities in the gig economy of India” *Work in the Global Economy*, v. 3 n. 2 (2023), pp. 116-138, .

45 Victor Callil & Monise Picanço (Coords), *Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos*, São Paulo: CEBRAP, 2023.

46 Tom Slee. *Uberização: A nova onda do trabalho precarizado*, São Paulo: Elefante, 2017, pp. 123-127.

seja essencial apontar que esta característica se trata de uma estratégia de ataque do capital ao trabalho que aprofunda a atual precarização laboral.⁴⁷ Além disso, mais uma vez é essencial frisar que esse sentimento de liberdade/autonomia não é algo inaugurado nas entregas pelas plataformas digitais no ramo. Em texto da primeira década deste século, um motoboy entrevistado afirmou que um dos fatores positivos da profissão é “[ser] é um pouco mais dono de si, porque você é autônomo, você tem um pouco de liberdade”.⁴⁸ Autônomo, nesse caso, nada tem a ver com uma forma de regime de trabalho,⁴⁹ mas sim com uma atividade que não necessariamente possui uma fiscalização humana a todo momento, especialmente durante a realização de uma entrega. Foi isso que Eduardo – em discurso similar ao de outros motoboys que estavam em atividade desde antes da chegada dos *apps* – relatou em entrevista quando perguntado sobre essa questão: “Mas é bom, entendeu? Você tem assim, a ‘onda’ de estar na rua; não está dentro de um escritório o dia inteiro sentado [...] Não tem patrão, trabalha rodando nas ruas...”⁵⁰

O que estamos também defendendo aqui é que a autonomia e o controle sobre o trabalho são elementos centrais da atividade, sendo valorizados desde antes do início do processo de plataformização, por isso historicamente positivados por esses trabalhadores. Aliás, ao lado das falas que valorizam essa liberdade – que talvez seja melhor descrita com ausência de supervisão humana – é possível encontrar também relatos

47 Ricardo Antunes. *O privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*, São Paulo: Boitempo, 2019.

48 Silva & et. al., *Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas*, p. 347.

49 Neste caso, o termo “autônomo” refere-se aos trabalhadores que exercem sua atividade econômica individualmente, sem vínculo empregatício e sem empregar outras pessoas de forma contínua, classificados oficialmente como Conta Própria pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Tendo em vista a popularidade da utilização do termo no espaço público brasileiro, e seguindo o que foi publicado pelo *blog* oficial do Instituto, faz-se aqui o uso do termo Autônomo como sinônimo de Conta própria. Aloisio Campelo, Roberto Olinto, Rodolpho Tobler, Paloma Siqueira “Trabalhadores autônomos: quem são e o que pensam”. *Blog do IBGE*. 1 jul. 2024. Disponível em: [🔗](#). Acessada em 03 ago. 2025.

50 Entrevista realizada em 21 ago. 2021.

dizendo que essa autonomia era maior justamente antes da chegada dos aplicativos: “Quem diz que agora está melhor porque não tem ninguém pra ficar enchendo o saco no seu ouvido não tem noção de como era antes. Atrasa uma entrega aí pra você ver se o *app* não vai reclamar contigo, mesmo que seja porque teve um acidente, porque parou pra ajudar alguém”.⁵¹

É nessa mesma linha que a noção de “despótico gerenciamento algorítmico”⁵² bem sintetiza a dinâmica de fiscalização laboral executada pelas plataformas digitais. Na ausência de controle humano, os dados registrados pelos *apps* sobre o cotidiano desses trabalhadores impõem um regime de metas, prazos e punições que colocam inúmeras pressões ao grupo. Nesse sentido, é possível dizer que a autonomia e controle do trabalhador sobre o próprio trabalho tende a ser menor com a chegada dos aplicativos.

Existem, contudo, outras formas de vigilância sobre esse grupo. Como citado anteriormente, a questão racial precisa ser levada em consideração para pensar na concretude do trabalho desses sujeitos, especialmente porque o passado escravista e colonial ecoa na sociedade brasileira também no mundo do trabalho. Dentre os mais variados casos de racismo que os entregadores enfrentam, aqueles relacionados às frequentes paradas policiais foram uma queixa constante, especialmente dos entregadores jovens e negros. Seja através de “blitz”, que atrasam os pedidos ou mesmo fazem com que eles sejam perdidos, ou em constantes inspeções em suas identidades ou habilitações nos “pontos de espera”, muitos desses trabalhadores acabam recebendo baixas pontuações por conta de atrasos ou perdas de “chamadas” nos *apps*, o que diminui o número de novas oportunidades ou mesmo leva ao bloqueio pela plataforma.⁵³ “Como você vai explicar para um robô que atrasou porque foi parado pela polícia? Eles nem vão ver, mas se verem, já vão te bloquear porque vão pensar que você está errado”, afirmou Cleiton.⁵⁴ Aqui podemos perceber como o racismo e o

51 Entrevista realizada em 18 ago. 2021.

52 Fakile Masikane & Edward Webster, *I Just want to survive*, p. 8.

53 Souza, “A degradação do precário”, pp. 234, 124.

54 Entrevista realizada em 05 set. 2021.

gerenciamento algorítmico atuam conjuntamente aprofundando a precarização da atividade. Em outras palavras, vigilância e violência racial ganham contornos específicos na dinâmica urbana e laboral desse grupo no Rio de Janeiro com a inauguração da dinâmica das entregas plataformizadas. Dessa forma, é possível dizer que o controle sobre o trabalho não está resumido ao ausente supervisor humano das plataformas, mas se complementa com práticas estatais de repressão aos trabalhadores negros historicamente construídas.

A ideia de uma relativa autonomia também estava relacionada ao trabalho dos carregadores negros no século XIX. O artista francês Jean-Baptiste Debret, que esteve no país entre 1816 e 1831, indicou que a resistência à introdução de veículos no Rio de Janeiro, que tinha o costume “de transportar enormes fardos à cabeça dos carregadores negros”, se dava pelo “sistema que assegura a remuneração diária de escravos empregados nos serviços de rua”.⁵⁵ A referência aqui é o trabalho ao ganho. O inglês Thomas Ewbank, que esteve no Brasil entre 1845 e 1846, expôs que os escravizados ao ganho eram aqueles “que trabalham para os seus senhores, e que entregam, todas as noites, de volta para casa, determinada importância, guardando para si apenas as sobras, si as houver; outras vezes, nos maus dias, repõem a diferença do ganho”.⁵⁶

A escravidão ao ganho era uma relação de trabalho própria do meio urbano, e que teria ampliado os limites do confinamento da relação senhor-escravo e possibilitado aos cativos uma liberdade maior de movimento.⁵⁷ O trabalho ao ganho teria possibilitado que os escravizados passassem

55 Jean-Baptiste Debret, *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: USP, 1978, p. 234.

56 Ewbank, *Vida no Brasil ou Diário de uma visita à Terra do Cacaueiro e da Palmeira*, p. 165.

57 Marilene Rosa Nogueira da Silva, *Negro na rua: a nova face da escravidão*, São Paulo: Hucitec; Brasília: CNPq, 1998; Soares, “Os escravos de ganho no Rio de Janeiro”; Mary Karasch, “From portorage to proprietorship: african occupations in Rio de Janeiro 1808-1850” in Stanley Engerman & Eugene Genovese. *Race and slavery in the Western Hemisphere: quantitative studies*, (Princeton: Princeton University, 1975), pp. 369-393; Leila Mezan Algrant, *O feitor ausente: estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro*. Petrópolis: Vozes, 1988.

períodos distantes de seus senhores e em alguns casos morado sobre si, ou seja, em espaços diferentes que seus amos.⁵⁸ Contudo, como apontou Leila Algrant, havia um paradoxo no espaço urbano carioca, pois se o feitor era ausente, havia todo um esquema policial que se encarregava de reafirmar a condição servil dos escravizados.⁵⁹ Já Ynaê Santos indicou como as leis municipais do Rio de Janeiro, ao longo do século XIX, procuraram cercear a mobilidade escrava na cidade.⁶⁰

A vigilância recaía não só sobre os escravizados. Libertos e pessoas livres de cor estiveram sob suspeição, e Chalhoub expôs que “a polícia da Corte atravessou o século XIX a prender pessoas de cor sob a dupla suspeição de que fossem escravas e de que estivessem fugidas”.⁶¹ A liberdade dos negros brasileiros no período era precarizada pela ameaça de ser empurrado de volta à escravidão ou de ser reduzido ilegalmente ao cativo.

A autonomia, mesmo que relativa, sobre o trabalho aparece como um paralelo entre as experiências dos trabalhadores em entrega de mercadoria em contextos históricos distintos. Semelhante aspecto também estava presente na repressão policial como cerceadora da mobilidade desses trabalhadores pelo espaço urbano.

Ocupação dos espaços e organização

No momento em que sofreu a agressão, Max aguardava um chamado ao lado de uma companheira de trabalho. Os pontos de espera são parte fundamental do cotidiano dos entregadores de aplicativo em diferentes lugares do globo.⁶² Um dos fatores mais importantes para esse fato é a própria

58 Ynaê Lopes dos Santos, “Escravidão, moradia e resistência”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, v. 10, (2010), [e6](#).

59 Algrant, *O feitor ausente*.

60 Santos, “Escravidão, moradia e resistência”.

61 Sidney Chalhoub, *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*, São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 229.

62 James Woodcock, *A luta contra o capitalismo de plataforma: uma investigação das lutas globais da economia GIG*, São Paulo: Lavapalavra, 2022, pp. 16-17.

logística e organização do trabalho das entregas, que faz com que parte dos aplicativos determine que os trabalhadores se aglomerem em certos espaços.⁶³ Mas é importante demarcar que os entregadores – ao menos boa parte deles – buscam estar em contato uns com os outros nos momentos em que não estão realizando entregas. Nesses locais, o compartilhamento de experiências sobre o trabalho, o dia a dia, expectativas futuras, entre outras, é algo presente.⁶⁴ É esse um dos motivos que faz com que Fakile Masikane e Edward Webster defendam que o gerenciamento algorítmico é:

Uma faca de dois gumes. Por um lado, ele está levando a um aumento de um gerenciamento autoritário sobre os trabalhadores, através do crescimento de sua insegurança e aprofundando dramaticamente a desigualdade global entre gestores extremamente ricos e uma reserva crescente de trabalhadores precários. Por outro lado, através desta conexão tecnológica, as empresas têm aumentado o poder de negociação através do local de trabalho. Isto proporciona aos entregadores a oportunidade de desenvolver a solidariedade e até mesmo realizar ações de greve.⁶⁵

Vale lembrar que Max e Viviane estavam em um desses pontos – uma calçada de São Conrado, em um local estratégico para aguardar novos pedidos –, parados com suas bicicletas e tendo um dia normal de conversa quando foram agredidos. E uma das razões da agressora, fundamentada em uma perspectiva fortemente marcada pelo racismo presente na sociedade brasileira, versava sobre a impossibilidade de os dois entregadores negros ocuparem aquele espaço – que, embora público, não tinham direito por não pagarem IPTU. Aqui se aparece um entendimento de que determinado espaço social pertence àquele que supostamente paga pelo local. Apesar de nada indicar que a dupla de trabalhadores estivesse ali visando a uma auto-organização contra sua exploração, a utilização destes espaços para esses fins – criação de laços de solidariedade e formas de resistência –,

63 Lucas Souza, “O ‘breque dos apps’”, p. 210.

64 Calum Cant, *Delivery Fight: A luta contra os patrões sem rosto*, São Paulo: Veneta, 2021, p. 123.

65 Masikane & Webster, *I Just want to survive*, p. 3, tradução nossa.

parece ser um elemento comum em diversas pesquisas voltadas ao tema em distintos lugares do globo.⁶⁶

Nesse sentido, os estudos recentes sobre os entregadores de aplicativo têm contribuído para contrapor as teses que advogam que a digitalização laboral necessariamente implica em um maior grau de atomização da força de trabalho.⁶⁷ Isso pode até ser mais visível naqueles que atuam no chamado trabalho digital *Crowdwork* –⁶⁸ que não demandam a presença física dos trabalhadores como no caso das entregas e serviço de motoristas – embora mesmo nesse tipo de atividade progressivamente mais experiências organizativas têm surgido.⁶⁹ Desse modo, ao olhar às experiências concretas dos trabalhadores plataformizados, especialmente aqueles que exercem alguma atividade obrigatoriamente realizada em determinada localização – *On-demand*, para seguir na tipologia indicada por Stefano –⁷⁰ nota-se que as estratégias de organização são crescentes.

Todavia, a capacidade de interagirem e se sociabilizarem com relativa autonomia também apareceu como um ponto positivo da atividade de entrega no período pré-aplicativos.⁷¹ Desse modo, vale destacar que o que surge como novidade com a chegada das plataformas é a mais numerosa ocupação em pequenos aglomerados de trabalhadores, bem como sua

66 Dipsita Dhar & Ashique Thuppilikkat, “Gendered labour’s positions of vulnerabilities in digital labour platforms and strategies of resistance: a case study of women workers’ struggle in Urban Company, New Delhi”, *Gender & Development*, v. 30 n. 3 (2022), pp 667–686, [DOI](#); Cant, *Delivery fight*; Woodcock, *A luta contra o capitalismo de plataforma*; Arianna Tassinari & Vincenzo Maccarrone, “Riders on the Storm: Workplace Solidarity among Gig Economy Couriers in Italy and the UK”, *Work, Employment and Society* v. 34 n. 1 (2020), pp. 35-54, [DOI](#); Matheus Mendonça; James Woodcock & Rafael Grohmann. “Composição de classe e migração para entender o trabalho por plataformas: o caso dos entregadores brasileiros no Reino Unido” *Caderno CRH*, v. 35 (2022), pp. 1 - 19, [DOI](#).

67 Nathália Luna e Ariadne Oliveira. “Os entregadores de aplicativos e a fragmentação da classe trabalhadora na contemporaneidade”, *Revista katálysis* n. 25, v. 1. (2022), pp. 73-82, [DOI](#).

68 Valério Stefano. “Labour is not a technology: Reasserting the declaration of Philadelphia in times of platform-work and Gig Economy”, *IUSLabor*, n. 2, (2017) p. 6, disponível em: [DOI](#), acessada em 12/08/2025.

69 Grohmann & Salvagni, *Trabalho por plataformas digitais*, pp. 112-113.

70 Stefano, “Labour is not a technology”, p. 6

71 Souza, “A degradação do precário”, p. 53.

dispersão mais ampla pelas cidades, com uma ausência de fiscalização patronal direta.⁷² Como desdobramento desse fato, as resistências dos entregadores tendem a ser plurais, assumindo, por exemplo, forma de greves e cooperativas,⁷³ ou mesmo ações mais diretas e cotidianas, com papel fundamental da ocupação e auto-organização nesses “pontos de espera” e – o que é uma particularidade deste trabalho no século XXI – do uso das redes sociais.⁷⁴

Como indicado anteriormente, a vigilância patronal faz parte do cotidiano desses trabalhadores. Como em qualquer espaço de sociabilização proletária que aponte no sentido de gerar resistência e expor a contradição capital/trabalho, a atuação e controle do capital tende a se fazer presente.⁷⁵ Nesse caso particular dos entregadores de aplicativos, além da citada atuação policial – a qual aciona elementos específicos da sociedade brasileira, particularmente o contexto escravista e colonial –, é possível notar as estratégias das plataformas para dificultar a socialização de seus trabalhadores. Fellipe narrou que, enquanto aguardava novas entregas, uma das companhias exigia “total atenção ao *app*. O entregador tem que ficar de olho na tela, e fazer movimentos que eles mandam de tanto em tanto tempo, para cima, para baixo, para mostrar que você ainda está de olho no celular, sem se distrair com outra coisa”. “Sem isso”, contou Fellipe, “a gente não recebe novos pedidos”.⁷⁶ Esta, certamente, é apenas uma das ações empresariais que visam desarticular a capacidade de mobilização desses trabalhadores, pois há a ciência da “faca de dois gumes” do gerenciamento algorítmico pelo lado patronal.

72 No caso dos entregadores motociclistas e ciclistas que trabalhavam antes da chegada das plataformas digitais, muitas vezes eles necessitavam aguardar os pedidos em calçadas ou estacionamentos dos próprios estabelecimentos, os quais frequentemente contava com algum tipo de supervisor. Para maior descrição sobre o sistema de espera e retirada de alimentos ver: Souza, “A degradação do precário”.

73 Grohmann & Salvagni, *Trabalho por plataformas digitais*, pp. 128-143.

74 Souza, “O ‘Breque dos apps’”, p. 213.

75 Harry Braverman, *Trabalho e capital monopolista*, Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

76 Entrevista realizada em 04 set. 2021.

No caso do século XIX, a importância dos locais de reunião dos entregadores também pôde ser percebida. Em relação a Salvador, João José Reis indicou que os trabalhadores ao ganho “estavam organizados em cantos, como se chamavam os grupos, etnicamente delimitados, que se reuniam para oferecer seus serviços em locais também delimitados da geografia urbana”. Com nomes de ruas, ladeiras e largos, os cantos podem ter sido inspirados pelos “grupos de trabalho voluntários, comuns na África Ocidental, conhecidos como aro entre os iorubas”. Uma lei municipal de 1836 buscava justamente substituir os cantos ao dividir a cidade em capatazias, bem como criar o posto de capataz no lugar do capitão-de-canto, uma liderança escolhida entre os próprios trabalhadores. A intenção, segundo Reis, era destruir a autonomia dos cantos, “subordinando-o à freguesia, ou seja, à jurisdição territorial dos brancos. Já que este não podia evitar que os africanos circulassem livremente pela cidade, procurava controlar seus centros de reunião”.⁷⁷

Manuel Querino também indicou a importância dos cantos para os carregadores de Salvador, e que eles eram dirigidos a um chefe que apelidavam de capitão. Ao relatar a cerimônia de aclamação de um novo capitão de um *canto* do bairro comercial, Quirino expôs que todo “o *canto* desfilava em direção ao bairro das Pedreiras, entoando os carregadores monótona cantinela, em dialeto ou patuá africano”.⁷⁸

A música parece estar associada ao trabalho dos carregadores negros em diversas partes do Brasil. Augusto Pereira da Costa, em obra publicada em 1907, citou algumas cantilenas de carregadores de pianos de Recife, como: “Minha mãe me deu Com machucadô, Quebrou-me a cabeça, Mas não me matou. Água de beber, Ferro de engomar, Minha mãe me deu Foi pra me matar”.⁷⁹

77 João José Reis, “A greve negra de 1857 na Bahia”, *Revista USP*, n. 18 (1993), pp. 13, 18.

78 Manuel Querino. *A raça africana e os seus costumes na Bahia*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1955, grifo do autor.

79 Augusto Pereira da Costa, *Folk-Lore Pernambucano: subsídios para a história da poesia popular em Pernambuco*, Recife: Arquivo Público Estadual, 1974.

Segundo Reis, a música envolvida no trabalho dos carregadores negros de Salvador no século XIX animava aqueles corpos, e “podia ajudar a aliviar o peso sobre os ombros, mas sobretudo aliviava o espírito, permitindo aos africanos persistir, afirmar sua humanidade, não desesperar”. Assim, a música contribuía para assegurar alguma “estrutura de integridade comunitária” e também seria um instrumento de denúncia da escravidão. Reis considera que não seria surpresa que “além de canções africanas de trabalho, os ganhadores inventassem letras de crítica da escravidão e escárnio dos brancos”.⁸⁰

A música, segundo Reis, estava associada diretamente ao processo de trabalho. As cantilenas que davam o ritmo ao trabalho eram puxadas pelos capitães de *canto*. *Canto* aqui no sentido da organização formada pelos próprios ganhadores de Salvador. Este autor afirmou que falta informação de como os capitães eram escolhidos, mas propôs como o modelo original dessa liderança poderia estar ligado a diversas tradições africanas. Além de conduzirem as músicas, os capitães de *canto* tinham ainda as seguintes funções “contratar serviços com clientes, designar tarefas, receber e dividir a fêria, mediar conflitos porventura surgidos entre os ganhadores”.⁸¹

Para o Rio de Janeiro, embora não seja possível afirmar a existência dos cantos, enquanto espaço delimitado, encontram-se indícios de outras formas de organização dos carregadores. Através dos relatos de viajantes, é possível identificar uma forma coletiva de trabalho estruturada pelos próprios carregadores. Os grupos escolhiam um líder entre eles e negociavam as tarefas a realizar, decidiam o tamanho da turma dependendo da quantidade, do volume e dos pesos das cargas, e, em alguns casos, uniam-se para compra da liberdade.⁸² Segundo Manuela Carneiro da Cunha, os carregadores de café da etnia mina, que tinham o monopólio sobre esse serviço, “adiantavam dinheiro para alforria um dos outros, sendo

80 Reis, “A greve negra de 1857 na Bahia”, p. 12.

81 Reis, “A greve negra de 1857 na Bahia”, p. 14.

82 Terra, “Tudo que transporta e carrega é negro?”.

reembolsados por prestações mensais”.⁸³ Já Charles Ribeyrolles, por sua vez, afirmou que os negros minas da cidade formavam uma corporação entre si, e que sustentavam uma caixa de resgate que a cada ano alforriava e remetia alguns às terras africanas.⁸⁴

Além disso, as funções descritas anteriormente para os capitães de *canto* de Salvador, inclusive a de ser o puxador da música, não eram muito diferentes das descritas para os capatazes entre os carregadores do Rio de Janeiro no século XIX.⁸⁵ A figura desse líder na organização do trabalho se assemelhou ainda com a relatada por Pereira da Costa para os condutores de mercadorias em Recife. Segundo ele, os carregadores “formavam-se em grupos a que chamavam de companhias, dirigidas por um mestre ou capataz; que distribuía o serviço e pagava o salário aos sábados”.⁸⁶


A música estava fortemente associada ao trabalho de quase todos os tipos de carregadores do Rio na primeira metade do século XIX.⁸⁷ O francês F. Biard, que esteve no Brasil em 1858, afirmou ter ouvido um grupo de carregadores que transportava uma mudança. À frente desse grupo, “um deles fazendo de chefe de orquestra, empunhava uma cabaça cheia de pedrinhas; com esse instrumento, o negro marcava, alegremente, o compasso”.⁸⁸ Daniel Kidder, que andou no país entre 1837 e 1838, afirmou ter ouvido carregadores de café das ruas do Rio andarem na marcação de “alguma canção selvagem de suas pátrias distantes”.⁸⁹ A música no trabalho dos carregadores era um elemento tão importante, que na ocasião da discussão das leis municipais, em 1830, a Câmara Municipal do Rio de

83 Manuela Carneiro da Cunha, *Negros estrangeiros*, São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 34.

84 Charles Rybeyrolles, *Brasil Pitoresco*. Belo Horizonte, São Paulo: Itatiaia, EDUSP, 1975, pp. 208-209.

85 Terra, “Tudo que transporta e carrega é negro?”.

86 Costa, *Folk-Lore Pernambucano*.

87 Sobre as músicas no trabalho dos carregadores negros, ver: Paulo Cruz Terra. “Músicas de trabalho no mundo Atlântico”. *Outros Tempos*, v. 3, n. 3 (2006), pp. 1-17,  .

88 F. Biard, *Deux années au Brésil*, Paris, 1862. p.80.


89 Daniel Parish Kidder, *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil*. São Paulo: Livraria Martins, 1940. p.47

Janeiro ao discutir a proibição de vozerios e gritos nas ruas, possibilitou a exceção para o canto que facilitasse o trabalho.⁹⁰

A organização dos carregadores negros no século XIX foi fundamental, segundo Maria Cecília Velasco e Cruz, para entender a formação e atuação da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café, criada no Rio de Janeiro em 1905. Segundo ela, “há no porto do Rio de Janeiro, uma forte linha de continuidade entre os escravos e libertos dos velhos tempos imperiais e os proletários da Primeira República”.⁹¹ Continuidades essas como a forma de contratação, utilizada no transporte e manuseio de cargas desde o Oitocentos.

Desse modo, é possível destacar que os espaços públicos eram ocupados pelo grupo dos entregadores de mercadorias em questão neste artigo. Nesse sentido, notam-se certos paralelos entre os “cantos” e os “pontos de espera”, seja por sua forma ou mesmo pela sociabilidade e relativa autonomia. Além disso, é a especificidade do trabalho que dava certas condições para os trabalhadores fossem os agentes deste tipo de organização, que, conforme pôde ser visto, era – e continua a ser – motivo de tentativa de controle empresarial e dos agentes estatais. Todavia, os carregadores do século XIX tinham suas especificidades da organização do trabalho coletivo, as quais estavam diretamente ligadas ao contexto da sociedade dos oitocentos. A dinâmica particular desse período tem peso no seu poder de barganha, forma de contratação e expectativas ligadas às mobilizações, para citarmos alguns itens. Ao avançarmos rumo ao século XXI, observa-se também que diversos elementos relativos ao contexto recente dão forma às múltiplas organizações laborais que surgem da sociabilidade desses espaços, as quais certamente têm força as novas tecnologias de informação e comunicação, o processo de desregulamentação do trabalho

90 *Posturas da Câmara Municipal do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: Typographia Imprensa Nacional, 1830, p. 29.

91 Maria Cecília Velasco e Cruz, “Tradições negras na formação de um sindicato: Sociedade de Resistência dos trabalhadores em trapiche e café, Rio de Janeiro, 1905-1930”, *Afro-Ásia*, n. 24, (2000), p. 274, .

em curso, a ideologia do empreendedorismo, bem como o próprio histórico de lutas do grupo.

Mobilizações e resistências

Se a reunião dos entregadores em determinados espaços consistia em importantes formas de socialização e organização dos entregadores, é importante atentar também para as possibilidades de mobilização e as formas de resistência. Aqui é válido destacar como ações paredistas têm sido construídas pelos entregadores de aplicativo nos últimos anos do primeiro quartel do século XXI. Em diferentes partes do globo, há certa similaridade entre as construções grevistas desses trabalhadores, e elas passam justamente pela sociabilização existente nos pontos de espera,⁹² bem como na expansão e importância do uso de grupos de *WhatsApp* e *Telegram* por esses sujeitos no momento de espera de novos pedidos. A despeito de ter havido certa generalização acerca da incapacidade de mobilização dos “trabalhadores digitais” por conta da ausência de vínculos e contratos de trabalho, ou pela não existência de um espaço físico de trabalho bem demarcado,⁹³ o que tem sido observado é a crescente capacidade de construção de greves com fortes laços de solidariedade pela categoria, a despeito de tradicionais vínculos de trabalho ou utilização de organizações sindicais tradicionais.⁹⁴

A greve construída no dia 1 de julho de 2020, conhecida como “Breque dos *apps*”, foi resultado dessas múltiplas possibilidades de trocas de experiências em comum nos locais – físicos ou virtuais – de sociabilização

92 Woodcock, *A luta contra o capitalismo de plataforma*.

93 Birgit Mahnkopf, “The future of work in the Era of Digital Capitalism”, *Socialist Register*, v. 56, n. 1 (2019), pp. 111-112, disponível em: [📄](#), acessada em 12/08/2025.

94 Mark Stuart; Vera Trappmann; Ioulia Bessa; Simon Joyce; Denis Neumann & Charles Umney, “Labor Unrest and the Future of Work: Global Struggles Against Food Delivery Platforms”, *Labor Studies Journal* 48(3), (2023), pp. 287-297, [📄](#).

dos entregadores.⁹⁵ Foi através desses pontos e grupos digitais que foi possível compartilhar a deterioração das condições de trabalho, bem como a procura por uma ação concreta que possibilitasse alguma melhoria no setor, materializando-se como uma unificação dos protestos prévios e localizados que existiram no território brasileiro, os quais indicavam uma insatisfação já evidente no processo de plataformização do delivery. A chegada da pandemia trouxe uma aceleração a esse movimento.⁹⁶ De modo complementar, parece ter sido fundamental a negligência dos aplicativos com relação à saúde dos entregadores nesse contexto de crise sanitária, e isso foi um catalizador na unificação desses protestos rumo à nacionalização da greve. Embora existam certos traços de continuidade com a história dos *motoboys* do período pré-aplicativo,⁹⁷ essa ação se tratou de um movimento grevista com grande valor no que tange à recente história da resistência dos entregadores de aplicativo à degradação das suas condições laborais.


Vale dizer também que a utilização das redes sociais também foi uma estratégia de luta grevista, com *posts* em diferentes mídias sendo feitos e compartilhados pelos atores da ação.⁹⁸ Isso certamente é uma particularidade dos entregadores deste século, embora outras estratégias de difusão do movimento tenham sido utilizadas por aqueles que realizavam semelhante atividade no oitocentos.

No século XIX já era possível encontrar também não só formas de organização dos entregadores, mas também mobilizações. O próprio processo de substituição no Rio de Janeiro dos carregadores negros pela introdução de veículos conduzidos principalmente por trabalhadores portugueses, na segunda metade do século XIX, não ocorreu sem conflito. Segundo Mary Karasch, os cativos protestaram quando os comerciantes

95 Marco Aurélio Santana. “As plataformas e as lutas: desafios para a ação digital da classe trabalhadora” in Ricardo Antunes (org.), *Icebergs à deriva*, pp. 479-481.

96 Souza, “O ‘Breque dos apps’”.

97 Souza, “A degradação do precário”, p. 190.

98 Bhryan Barbosa, “Entregadores cantando de Galo: neoliberalismo, precarização do trabalho e resistência no contexto brasileiro”, *Revista Perspectivas Sociais*, v. 8, n. 1 (2022), p. 161, .

passaram a utilizar veículos puxados por animais no lugar de carregadores escravos, tendo em vista que a transformação implicava na perda da posição favorita deles enquanto negros ao ganho.⁹⁹

As disputas ocorriam não só entre os condutores de veículos e os carregadores, mas ainda entre os próprios carregadores. Em maio de 1872, carregadores negros que faziam o transporte para terra de carne seca trazida por navios exigiram um aumento no preço pago pelo serviço. Contudo, os proprietários da carne não aceitaram a demanda, e os carregadores negros fizeram greve. Os patrões, por sua vez, chamaram trabalhadores brancos para substituir os grevistas e realizar a tarefa. Segundo o *Jornal do Commercio*, “quando se fazia a descarga na praça das Marinha, os pretos, em número de 50, armados de cacetes, e um deles com uma foice, assaltaram os trabalhadores ocupados naquele serviço, que eram cerca de 12”.¹⁰⁰ Ao que tudo indica, foi travada uma luta, e alguns homens lançados ao mar.

Em Salvador, os carregadores negros também entraram em greve em 1857, tendo esta sido motivada por uma postura municipal, que estipulava, entre outras coisas, a necessidade de matrícula e o uso de placa de metal pelos trabalhadores ao ganho. Para Reis, os cantos, onde ficavam os carregadores negros, tiveram um papel crucial na organização da greve. Para “que todo mundo parasse em ordem e `a uma só voz` foi necessário discutir, combinar, decidir e mobilizar numa estrutura organizacional preexistente”.¹⁰¹

Assim sendo, é possível observar que as atuações concretas de resistências destes trabalhadores, apesar de separadas por mais de um século, possuem traços semelhantes. Talvez o mais expressivo esteja na agência destes sujeitos a partir das condições impostas pela organização laboral. Novamente aqui a sociabilização existente nos “pontos de espera” e “cantos” parece como um elemento essencial para que ações mais estruturadas fossem tomadas, embora seja preciso demarcar que, no caso dos

99 Karasch, “African occupations in Rio de Janeiro”.

100 *Jornal do Commercio*, 03 maio 1872.

101 Reis, “A greve negra de 1857 na Bahia”, p. 13.

trabalhadores de aplicativos, a utilização dos grupos de *WhatsApp* e outras mídias sociais também cumpre papel na elaboração das ações parafestivas.

Considerações finais

Em entrevista, concedida alguns dias depois da agressão sofrida, Max novamente trouxe uma consciência histórica das tensões raciais da sociedade brasileira: “Aquela situação me fez parecer um escravizado, como naquelas cenas em que os senhores de engenho chicoteavam os negros por nada”.¹⁰² Jean Baptiste-Debret, um dos viajantes citados neste artigo, pintou uma destas cenas em *Aplicação do castigo do Açoite*, tela que tem forte peso na construção da memória da escravidão e das relações raciais no Brasil do oitocentos. Apesar de “o tempo da escravidão ter acabado”, os paralelos entre a agressão e a punição podem ser facilmente observados, bem como é possível indicar outros pontos comuns entre os entregadores de aplicativo e aqueles que realizavam tarefas semelhantes no século XIX, os carregadores.

Apresentamos que os negros e jovens têm um grande peso na composição do perfil dos entregadores do período recente, e a origem na periferia dos centros urbanos também aparece como ponto importante neste trabalho precário. Ao pensar no papel dos escravizados na atividade, fica fácil de pensar na marginalização como um fator comum, embora o status legal apareça com significativa diferença.

Além disso, existem violências, opressões e agressões que fazem parte do cotidiano dos entregadores e podem também serem vistas como uma certa continuidade da vigilância sobre os trabalhadores negros na cidade do Rio de Janeiro. Conforme relatou em entrevista Adriana Alves, mãe de Max: “Nós somos negros, mas temos direito de ir para qualquer lugar [...]. Infelizmente, em pleno século XXI, ainda existe esse tipo de preconceito”.¹⁰³


102 *Folha de São Paulo*, 27 abr. 2023, disponível em: [📄](#), acessada em 08 jan. 2024.

103 *O Globo*, 12 abr. 2023, Disponível em: [📄](#), acessada em 19 jan. 2024.

Ao trazer à tona a questão da temporalidade e do racismo, Adriana coloca em evidência uma questão que reverbera em como o controle sobre parte da população da cidade segue como um ponto central na atualidade. Apesar de a autonomia aparecer como um item relevante na atividade de entrega de mercadorias, é possível notar que a vigilância e controle sobre os trabalhadores negros, apesar de certas particularidades temporais, aparecem como elementos integrantes do cotidiano desses sujeitos.

Embora reconheçamos as diferenças nos mundos do trabalho no período da escravidão e da atualidade, as formas de coerção e controle, embora com suas especificidades, aparecem nas diferentes temporalidades. Assim, este artigo dialoga com uma tendência na História Social do Trabalho em refletir sobre “as ambiguidades e possíveis contradições entre a dicotomia do trabalho livre e não livre”.¹⁰⁴ Segundo Viola Müller, um número cada vez maior de estudiosos está se movendo no sentido de entender as relações de trabalho coercitivas como um continuum, “ou estão tentando matizar o quadro de acordo com contextos particulares”.¹⁰⁵ Já Christian De Vito, Juliane Schiel e Matthias van Rossum apontaram a importância de analisar a persistência e transformação da coerção, e com isso ligar “as histórias do trabalho e da produção com os da violência, expropriação, marginalização e criminalização”.¹⁰⁶

Por fim, a vigilância sobre os trabalhadores coexiste com a ocupação por parte dos entregadores dos espaços públicos da cidade. Seja através dos “cantos” ou dos “pontos de espera”, é possível observar que a aglomeração destes trabalhadores em determinados locais estratégicos caracteriza a atividade, bem como a sociabilidade existente em decorrência deste fato. Apesar das diferenças na organização laboral destes espaços e de outras formas de sociabilização restritas a determinados contextos – como no

104 Viola Müller, “Introduction: labor coercion, labor control, and workers’ agency”. *Labor History*, v. 60, n. 6 (2019), p. 865, .

105 Müller, “Introduction”, pp. 865-866.

106 Christian G. De Vito; Juliane Schiel; Matthias van Rossum, “From Bondage to Precariousness. New Perspectives on Labor and Social History”, *Journal of Social History*, v. 54, n. 2, 2020, p. 2, .

caso das redes sociais no século XXI –, é possível dizer que diferentes formas de resistências surgiram e continuam a nascer justamente a partir da interação física – com maior ou menor grau de autonomia – nesses locais.

Recebido em 01 set. 2024

Aceito em 12 ago. 2025

doi: [10.9771/aa.v0i72.62268](https://doi.org/10.9771/aa.v0i72.62268)

Este artigo tem como objetivo investigar a atividade de entrega de mercadorias [LE1] no século XIX e XXI, procurando estabelecer paralelos, continuidades e indicando, ao mesmo tempo, as especificidades deste trabalho nestes períodos. As questões levantadas dentro deste escopo serão respondidas através de relatos de viajantes, licenças para veículos, imprensa, dados demográficos, e entrevistas realizadas com 100 entregadores no segundo semestre de 2021, além de um formulário do qual outros 500 participaram. O argumento central circula na defesa de que diversas características do atual trabalho de entregas mediadas por aplicativos não são novidades; ao contrário, podem ser pensadas em conexão com diferentes momentos da história da atividade de entrega de mercadorias, sendo possível enxergar semelhanças com a atividade dos carregadores do século XIX, especialmente no perfil racial dos trabalhadores, autonomia e controle sobre o processo de trabalho, ocupação dos espaços públicos durante a jornada de trabalho, e suas capacidades de organização.

Entregadores de aplicativo | Carregadores | Mobilização | Organização

“THE TIME OF SLAVERY HAS ENDED”: DELIVERY WORKERS IN RIO DE JANEIRO AT TWO MOMENTS, 19TH CENTURY AND 21ST CENTURY

This article examines the delivery of goods in the 19th and 21st centuries, seeking to establish parallels and continuities, as well as pointing to certain specificities of this type of work in both periods. In answering the questions raised within this scope, the paper utilizes travelers’ accounts, vehicle licenses, press sources, and demographic data. Source material also includes interviews conducted with 100 couriers in the second half of 2021, in addition to a survey in which another 500 participated. The paper’s central argument is that various characteristics of the current app-mediated delivery work are not novelties; on the contrary, they can be thought of in connection with different moments in the city’s history, making it possible to see similarities with the activities of 19th-century porters, especially in their racial profile, autonomy, and control over their work, the occupation of public spaces during working hours, and their abilities for organization.

App delivery workers | Porters | Mobilization | Organization