



GT 05 – O papel do Direito Urbanístico na implementação de políticas setoriais essenciais ao desenvolvimento urbano sustentável nas Escalas Local e Metropolitana

A INVISIBILIDADE DOS MOTOBOYS NA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA BRASILEIRA

Ana Paula Gomide Mafia¹

1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, a dinâmica comercial urbana brasileira passou por transformações profundas impulsionadas, principalmente, pela ascensão do setor de serviços e pela crescente demanda por entregas rápidas. O avanço das tecnologias digitais, aliado à reestruturação do consumo urbano, fomentou o crescimento do trabalho intermediado por aplicativos, especialmente no segmento de entregas, que se consolidou como peça-chave da economia urbana contemporânea (IPEA, 2022)². Nesse cenário, os trabalhadores que realizam entregas com motocicletas, também conhecidos como motoboys, tornaram-se elementos centrais na engrenagem logística das cidades. Segundo dados da PNAD Contínua (IBGE, 2022)³, o número de trabalhadores por aplicativo, com predominância de entregadores, aumentou mais de 300% entre 2016 e 2021, em especial nas regiões metropolitanas.

Ainda que sua presença física seja cada vez maior, os motoboys permanecem praticamente invisíveis no planejamento urbano brasileiro. A precarização estrutural do trabalho, a informalidade generalizada e a ausência de políticas públicas específicas convergem para uma condição de invisibilidade normativa, institucional e espacial desses profissionais (Silva, 2009)⁴. Este resumo expandido propõe-se a investigar como essa ausência se manifesta nos marcos legais do urbanismo nas cidades brasileiras e quais são as implicações socioespaciais dessa omissão.

1 Arquiteta e Urbanismo, Universidade Federal de Viçosa, mestranda, ana.mafia@ufv.br.

2 INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Carta de Conjuntura nº 55 - Nota 14: Gig Economy no setor de transporte**. Brasília, 2º trimestre de 2022.

3 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

4 SILVA, Ricardo Barbosa da. **Motoboys, circulação e trabalho precário na cidade de São Paulo**. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), São Paulo, v. 13, n. 1, p. 173 - 187, 2009.



2 OBJETIVO

O objetivo principal deste resumo é abordar a (in)visibilidade dos motoboys nos principais instrumentos legais e normativos do urbanismo brasileiro, como os planos diretores e planos de mobilidade urbana, avaliando de que maneira esses documentos consideram, ou não, as necessidades específicas desse grupo. Além disso, pretende-se discutir as consequências dessa ausência no cotidiano urbano, destacando o papel dos motoboys como atores centrais na manutenção da vida urbana contemporânea.

3 DESENVOLVIMENTO

A cidadania no espaço urbano é seletiva e excludente, e a ausência de certos grupos nos marcos legais configura um mecanismo ativo de marginalização (Holston, 2009)⁵. Essa “não inscrição” institucional dos motoboys resulta em precariedade de direitos, de espaço e de cidadania. Uma análise documental das cinco capitais brasileiras com maior número de motocicletas (IBGE, 2024)⁶ - Rio de Janeiro, São Paulo, Fortaleza, Belo Horizonte e Goiânia - demonstra a ausência quase total de dispositivos específicos para motociclistas profissionais nos seus planos de mobilidade, como demonstrado no Quadro 1. Mesmo os documentos que mencionam motocicletas o fazem de maneira genérica, associando-as a riscos de segurança e não a um agente produtor do espaço urbano.

Segundo Harvey (2012)⁷, o direito à cidade pressupõe a participação ativa de todos os seus usuários na definição de sua morfologia e estrutura. Portanto, essa exclusão normativa revela um urbanismo que invisibiliza fluxos logísticos informais, contribuindo para a marginalização espacial dos motoboys (Silva, 2009)⁸, que acabam por improvisar paradas em calçadas, faixas de pedestres ou vias congestionadas, aumentando os riscos de acidentes e intensificando conflitos urbanos.

A lógica neoliberal da cidade contemporânea empurrou parte significativa da logística para a informalidade. Os motoboys operam, em muitos casos, como extensões físicas de plataformas digitais de delivery, mas suas existências materiais não encontram

5 HOLSTON, James. **Insurgent citizenship: disjunctions of democracy and modernity in Brazil**. Princeton: Princeton University Press, 2009.

6 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Frota de veículos por tipo e por município**. Brasília, DF: IBGE, 2024.

7 HARVEY, David. **Rebel cities: from the right to the city to the urban revolution**. London: Verso, 2012.

8 Ibid., p.173 - 187.



representação espacial. Eles circulam por todos os bairros, em todas as horas, conectando comércios, residências e serviços. No entanto, permanecem ausentes dos conselhos municipais de mobilidade, das audiências públicas de revisão de planos diretores e de qualquer instância de escuta urbana.

Esse paradoxo da centralidade invisível revela o descompasso entre a prática vivida e o planejamento urbano. Como argumenta Diniz (2021)⁹, a presença cotidiana não garante representação política, e a produção do espaço urbano precisa incorporar os sujeitos que o tornam funcional.

Quadro 1 – Inclusão de motoboys em instrumentos legais de planejamento urbano nas capitais com maior número de motocicletas no Brasil

Cidade	Instrumentos Legais de Planejamento Urbano	Inclusão dos Motoboys	Observações
RIO DE JANEIRO	Plano Diretor Estratégico (Lei 16.050/2014) Plano de Mobilidade Urbana (Decretos 56.834/2016 e 59.670/2020) Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei 16.402/2016)	Ausente	Motoboys não são contemplados
SÃO PAULO	Plano Diretor (LC 111/2011 e LC 270/2024) Plano Municipal de Mobilidade Urbana (Decreto 45.781/2019) Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS)	Ausente	Motoboys não são contemplados
FORTALEZA	Plano Diretor Participativo (LC 236/2017) Plano de Mobilidade Urbana (2021)	Ausência parcial	Menciona motos como modal de transporte, mas sem políticas

	Plano Fortaleza 2040 Código da Cidade (2022) Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS)		específicas para motoboys
BELO HORIZONTE	Plano Diretor (Lei 11.181/2019) Plano de Mobilidade Urbana de BH Lei de Uso e Ocupação do	Ausente	Motoboys não são contemplados

⁹ DINIZ, Ana. **Trabalhadores da rua: precariedade, plataforma e espaço urbano**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2021.



	Solo Código de Posturas e diretrizes urbanística		
GOIÂNIA	Plano Diretor (LC 171/2007) Plano de Mobilidade Urbana (Lei 9.709/2015) Lei de Uso e Ocupação do Solo e Plano Setorial de Trânsito	Ausente	Motoboys não são contemplados

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho evidencia como a ausência dos motoboys nos principais marcos da legislação urbanística brasileira contribui para sua marginalização institucional e invisibilidade espacial. Os motoboys não são meros usuários do espaço, e sim produtores ativos da cidade, e, a despeito de sua relevância funcional para o metabolismo urbano, permanecem excluídos das diretrizes que moldam a cidade. Sua inclusão nos marcos legais não é apenas uma questão de justiça social, mas também de eficiência e sustentabilidade urbana.

Para tanto, uma reconfiguração do urbanismo contemporâneo deve incorporar a logística informal e seus sujeitos, adotando uma abordagem plural, inclusiva e sensível à realidade concreta das ruas. Isso pode vir a ocorrer por meio de diversas ações, como a inserção dos motoboys como categoria legítima nas políticas públicas urbanas; participação ativa de representantes da categoria nas decisões sobre mobilidade e uso do solo e o estabelecimento de marcos regulatórios que definam direitos e obrigações para plataformas e poder público no que diz respeito à circulação e infraestrutura de entregadores.

Por fim, é necessário reconhecer as limitações deste estudo, que delimita-se à análise ao campo documental e normativo. No entanto, mesmo diante dessas limitações, os resultados obtidos permitem presumir a invisibilidade dos motoboys no planejamento urbano brasileiro, sobretudo a partir da ausência explícita de sua menção nos principais marcos legais que orientam a organização das cidades. Dessa forma, dificulta-se o acesso desses trabalhadores à infraestrutura, segurança e ao planejamento que molda os espaços que frequentam diariamente.

AGRADECIMENTOS

Agradecimento à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e à Universidade Federal de Viçosa que possibilitaram a realização deste estudo.



REFERÊNCIAS

DINIZ, Ana. **Trabalhadores da rua: precariedade, plataforma e espaço urbano**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2021.

HARVEY, David. **Rebel cities: from the right to the city to the urban revolution**. London: Verso, 2012.

HOLSTON, James. **Insurgent citizenship: disjunctions of democracy and modernity in Brazil**. Princeton: Princeton University Press, 2009.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Frota de veículos por tipo e por município**. Brasília, DF: IBGE, 2024. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 12 jun. 2025.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html>. Acesso em: 12 jun. 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Carta de Conjuntura nº 55 -**

Nota 14: Gig Economy no setor de transporte. Brasília, 2º trimestre de 2022. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12131/14/CC_n55_nota_14_gig_economy.pdf. Acesso em: 14 jun. 2025.

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Motoboys, circulação e trabalho precário na cidade de São Paulo**. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), São Paulo, v. 13, n. 1, p. 173 - 187, 2009. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74149>. Acesso em: 14 jun. 2025. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2009.74149>