

In den vergangenen Wochen erfasste die brasilianische Öffentlichkeit ein Phänomen, das bereits seit einigen Jahren Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen und Warnungen ist: die Bringdienst-Fahrer, die Millionen Menschen mit bestellten Paketen, zuzustellenden Unterlagen und vor allem mit Essen versorgen. Millionen Autofahrern und Fußgängern in den brasilianischen Großstädten sind die rasenden *Motoboy*s und *Bikers* mit geschulterten Rucksäcken von *Delivery*-Firmen längst durch unmittelbare Berührung, zunehmend mit fatalen Unfällen, bekannt und gehören zur Routine der Nahverkehrs-Hetze. Allerdings brauchte es offenbar einer spektakulären Aktion, um das Aufsehen auf die Lage dieser neuen Gattung der Arbeiterklasse zu lenken. Von **Frederico Füllgraf**.

Am vergangenen 24. Juli fuhr im Bezirk Santo Amaro der 12-Millionen-Metropole São Paulo ein mit abgefahrenen Gummireifen beladener Lkw vor die über 10 Meter hohe Statue des *Bandeirantes* („Eroberers“) Borba Gato. Die Insassen stapelten die Reifen um den Gedenkstein, setzten sie in Brand und verschwanden im Dickicht der Stadt. Innerhalb von Minuten [stand das Memorial in Flammen](#), womit sich die stets herrschende, nach „Erbe“ und Geltung trachtende Oligarchie des Bundesstaates São Paulo Ende der 1950er Jahre ein Denkmal ihrer Tradition setzte. Eine sehr umstrittene Tradition, wie ihr nicht nur Ethnologen und Historiker, sondern vor allem die Nachkommen der Betroffenen ihrer Umtriebe bescheinigen, wovon eingefleischte Heimat-Prediger und Denkmalpfleger, die sich mit den Eroberern identifizieren, nichts wissen wollen.

Im Chor mit den Konservativen beeilten sich selbst kritische Journalisten mit der Verurteilung der Brandstiftung, die sie entweder als „dumm“ bezeichneten oder als „Provokation“ dem Polizei-Geheimdienst P2 unterstellten. Doch sie wurden in doppelter Hinsicht überrascht. Zum einen von der Diskrepanz nicht weniger Kollegen, die, wie Moisés Mendes, schrieben, [„Befreit Euch von Borba Gato, bevor sie noch Denkmäler für Bolsonaro und seine Milizen errichten“](#). Zum anderen von dem [Geständnis Paulo Roberto da Silva Limas](#), bekannt als „Paulo Galo“ und Sprecher der von ihm gegründeten Gruppe „Entregadores Antifascistas“ (Antifaschistische Zusteller). Der Anschlag sei von ihm im Namen einer Vorstadt-Bewegung namens „Revolution der Peripherie“ verübt worden, um damit überhaupt „eine Debatte zu eröffnen“, erklärte der 31-jährige Afrobrasilianer und wurde im Handumdrehen mit seiner Ehefrau Gécica verhaftet. Die Ehefrau kam nach 48 Stunden frei, doch „Paulo Galo“ musste knapp zwei Wochen hinter Gittern verbringen. Es war nicht die erste Festnahme des Arbeiters und Aktivisten, der bereits im März 2021 wegen „Beleidigung“ einiger ihn ständig verfolgender und provozierender Polizeibeamter schon einmal auf einem Polizeirevier mit rüder Behandlung landete.

### **„Bandeirantes“: Denkmäler der Indianerschinder und Sklavenhändler**

Statuen und Denkmäler wurden in Lateinamerika längst vor den Black-Lives-Matter-Protesten in den USA, die durch den Tod von George Floyd ausgelöst wurden, in Brand gesetzt und gestürzt. Sie begannen in Argentinien nach dem Sturz der blutigen Militärdiktatur (1976-1983) mit Farbangriffen, Protest-Graffitis und dem Einsturz der landesweit verbreiteten Statuen des als Nationalheld gefeierten Generals Julio Roca. Mit der Devise „Eine Meile Land für jedes Indianer-Ohr!“ führte der weiße Militär in den 1860er Jahren die berüchtigte, als „Campaña del Desierto“ bekannte „Flurbereinigung“ Patagoniens mit der Jagd, Massenerschießung und Versklavung zigtausender überlebender Indigener der Tehuelche-Ethnie, die seit dem Massaker als ethnologisch ausgerottet gilt.

Doch der Brasilianer portugiesischer Herkunft Manuel de Borba Gato (1649-1718) war Roca mindestens 150 Jahre zuvorgekommen. Borba Gato war ein „Bandeirante“, eine Bezeichnung, die nicht nur als beherrschendes Narrativ der Geschichtsbücher der Grundschulen wirkt, sondern eine Hommage, die bis heute den regionalen Regierungspalast, Autobahnen und eine Mediengruppe schmückt. Über die etymologischen Ursprünge des Namens streiten sich die Akademiker seit mehr als einhundert Jahren. Die einen vermuten, der Name habe seinen Ursprung mit den Bannern - in Portugiesisch: „Bandeira“ - der *Conquistadores* zu tun, die auf jedem neueroberten Erdflecken gehisst wurden.

Die anderen unterstellen, die Bezeichnung deute auf eine Abwandlung des Wortes „Bando“ (Bande) hin; also um zusammengerottete, bewaffnete, von der portugiesischen Krone rekrutierte Söldner-Banden oder Stoßtrupps, die den Auftrag hatten, mit dem Überfall auf das damalige West-Brasilien und der Verletzung des Tordesillas-Vertrages Spanien immense Territorien zu entreißen. Mit diesen Überfällen wollte sich die Kolonialmetropole jedoch auch mit versklavten Arbeitskräften für den Einsatz im Gold- und Silber-Tagebau und im Zuckerrohr-Anbau versorgen. Der renommierte, inzwischen verstorbene brasilianische Ethnologe Darci Ribeiro schätzte, mindestens 300.000 Indigene aus ganz Brasilien wurden von den Bandeirantes Sao Paulos versklavt.

Seit Jahren forderten daher Nachkommen der Versklavten und Sozialwissenschaftler den Sturz der Statue Borba Gatos, der mit seinem Schwiegervater Fernão Dias des Völkermordes beschuldigt wird. „Wir, Guarani aus den Dörfern São Paulos, fühlen uns jedes Mal gedemütigt, wenn wir an dieser Statue vorbeikommen. Borba Gato war ein Mörder indigener Völker und kann nicht als Held betrachtet werden“, heißt es in einer Petition des Indigenen-Stammes. Mit dem Anschlag auf die Borba-Gato-Statue als Symbol der kolonialen Sklavenhalter-Gesellschaft hatten „Paulo Galo“ und seine „Antifaschistischen Zusteller“ die Absicht, die Fortsetzung der Sklaverei mit anderen Mitteln anzudeuten, womit die digitalen App-Firmen sie als Bringdienst-Fahrer schamlos ausbeuten.

## **Von der neoliberalen Misere, dem Covid-19-Stress und dem Einbruch der Esskultur**

In der Debatte über die Ess-Bringdienste [erinnerte man sich in Brasilien an „Blade Runner“](#), den Kultfilm der 1980er Jahre. In dem Sci-Fi-Kinoklassiker thematisierte Regisseur Ridley Scott die von der technologischen Entwicklung erzeugten soziokulturellen und politischen Veränderungen und fragte sich mit dem Zuschauer, was die Zukunft wohl an beängstigenden Überraschungen bereithalte. Indes, zwischen fliegenden Autos und Menschen-Klonen konnte sich das Drehbuch trotz aller Genialität für das Film-Handlungsjahr 2019 keine frappantere Erfindung vorstellen wie etwa digitale Plattformen für die Bestellung von Lebensmitteln. Denn in einer der ersten Filmszenen überquert der Protagonist Rick Deckard (Harrison Ford) in einer regnerischen Nacht die Straße, um Pasta an einem Kiosk zu essen. Im realen Jahr 2019, so die Plattform *O Joio e o Trigo*, würde er sicherlich anders handeln: Er würde die Hand in die Tasche stecken, zu seinem Handy greifen und eine App öffnen, um seine Bestellung aufzugeben.

In Wissenschaftskreisen ist von einem *digitalen Lebensmittel-Milieu* die Rede. Verschiedene Phänomene können beobachtet werden, die den Einbruch der traditionellen, gesünderen Esskultur andeuten. Nicht allein Bringdienste, sondern Werbung in sozialen Netzwerken, der Einsatz von Algorithmen zur gezielten Werbung, Arbeitsbedingungen auf virtuellen Plattformen, das Treiben von sogenannten „Influencern“ in der digitalen Szene und selbst der Konsum von Netflix-Sendungen summieren sich zum Umbruch der Essgewohnheiten.

Aus [Untersuchungen des Locomotiva-Instituts](#) geht hervor, dass im April 2019 bereits 17 Millionen BrasilianerInnen die Bestell-Plattformen oder Apps von Uber, iFood, 99 und Rappi nutzten und von diesen mit 4 Millionen Bringdienst-Fahrern bedient wurden. Dann brach die Covid-19-Pandemie herein. Die Nachfrage nach App-Käufen sorgte bereits in den ersten Monaten der sozialen Isolierungsmaßnahmen in Brasilien für einen Anstieg von 30 Prozent, die Nutzerzahl nahm um über 120 Prozent zu und überschritt zeitweise 20 Millionen. Die anhaltende Pandemie - jedoch nicht nur sie, sondern auch die rüde um sich greifende Prekarisierung der Arbeitswelt - sorgte 2021 für eine kolossale Marktexpansion, die bis Ende des kommenden Jahres 2022 einen [weltweiten Umsatz von schwindelerregenden 6,3 Billionen US-Dollar](#) erreichen könnte. Für das Jahr 2024 prognostizieren die Marktschreier der App-Industrie 39 Millionen Nutzer in Brasilien, die heute nahezu 49 Prozent des gesamten lateinamerikanischen Marktes ausmachen.

### **Die andere Seite: die „Uberisierung“, ein brutales Symptom der prekarierten Arbeit**

Aus einer ein Jahr später realisierten Umfrage des Locomotiva-Instituts ging Mitte 2020

hervor, dass circa 20 Prozent der erwachsenen Bevölkerung Brasiliens - das entspricht 32,4 Millionen Menschen - irgendeine Art von [digitaler App zum Arbeiten](#) verwenden; eine Zahl, die im Februar 2019 noch bei 13 Prozent lag.

„Brasilien besitzt 14,4 Millionen Arbeitslose und 43,5 Millionen arbeitsrechtlich schutzlose Beschäftigte“, [warnte der gewerkschaftliche Dachverband CUT](#) Ende August 2021.

Lag die durchschnittliche Arbeitslosenquote im Jahr 2015 - dem letzten vollen Regierungsjahr von Präsidentin Dilma Rousseff - noch bei 8,5 Prozent, sorgte die systematische und brutale Aushöhlung von Arbeitsschutz und Sozialrechten durch die Regierungen Michel Temer und Jair Bolsonaro und deren Nutzung durch die Unternehmensseite sechs Jahre später für eine annähernde Verdoppelung von Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung. Die sogenannte Informalitätsrate - die die Menge der ohne Vertrag und dem Schutz von Arbeitsrechten werktätigen Menschen benennt - spricht für sich und erklärt den Absturz von Millionen Arbeitslosen in die Fänge der nationalen und multinationalen App-Unternehmen. Sie betrifft gegenwärtig 35,6 Millionen Arbeitnehmer, also 40,6 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung des Landes.

Dazu gehören die Bringdienst-Fahrer, die ihren Alltag in der Nähe von Einkaufszentren, Restaurants oder Supermärkten verbringen und auf die ersten App-Bestellungen auf ihrem Handy lauern, die gegen 19 Uhr eingehen. Dann schnappen sie sich ihre Rucksäcke, Fahrräder oder Motorräder und machen sich auf in den nächtlichen Ansturm; ein von unbeschreiblicher Demütigung geprägter Wettlauf mit der *Uberisierung*. Eine von der Stiftung Instituto Administração (FIA) durchgeführte und vom brasilianischen Verband Online to Offline (ABO2O) veröffentlichte Umfrage zeigt, dass das [Durchschnittsalter der Motorradkuriere und Radfahrer](#) bei 29 Jahren liegt. Die Mehrheit (97,4 Prozent) sind Männer, 73 Prozent haben ein Abitur und 11,7 Prozent gar ein Hochschulstudium oder ein Aufbaustudium abgeschlossen.

Wer ein Motorrad besitzt, bekommt mehr Aufträge, arbeitet weniger anstrengend und schafft es vor allem, ein höheres Einkommen zu erwirtschaften - manchmal bekommt er doppelt so viel wie die Radfahrer, doch kaum erzielt selbst ein motorisierter Bringdienstfahrer monatlich mehr als 3.000 Reais, umgerechnet gerade mal 500 Euro.

Die Radfahrer müssen allein für die Anfahrtswege von ihrem Wohnort in den Armenvierteln Sao Paulos mindestens 30 Kilometer hin und zurück in die Pedale treten, weshalb nicht wenige gegen 11 Uhr abends völlig erschöpft auf einer Parkbank zusammenbrechen und von wachhaltenden Kollegen geschützt dort übernachten. Nicht wenige, auch die Motorradfahrer, bekommen über die gesamte Woche hinweg kaum noch Ehefrau und

Kinder zu sehen.

Die meisten Bringdienst-Fahrer fielen auf die von ultra-neoliberalen Think Tanks seit Jahren verbreitete und verlogene Mär vom „selbstständigen Entrepreneur“ herein, die zutiefst arbeitnehmerfeindliche Praktiken bündelt und das Kernstück der *Uberisierung* der Arbeit darstellt. Die *Uberisierung* ist nämlich eine Form der Maskierung und Auf-den-Kopf-Stellung von Erwerbsverhältnissen, die den Anschein von Nichtarbeit annehmen sollen. Der Modus Operandi sämtlicher App-Konzerne verfolgt kein anderes Ziel, als Arbeitsrechte betrügerisch zu umgehen und zu untergraben, um damit die unter „Vertrag“ gestellten Arbeitskräfte unbegrenzt und skandalös auszubeuten und exponentielle Unternehmens-Profiten zu erzielen. Doch das ist nicht alles. Die Fahrer müssen ihre eigenen Fahrzeuge einsetzen und obendrein Benzin und Wartungskosten übernehmen. Unfall-Versicherung? Sie machen Witze! Auch die müssen die Fahrer übernehmen. Und falls sie einen Anruf auf ihrer App verpassen oder gerade verhindert sind, werden sie blockiert.

Als erste „Vertrags“-Bedingung verlangen die App-Konzerne von den Bringdienst-Fahrern die Aufopferung ihrer in der brasilianischen Charta der Arbeitsrechte (CLT) niedergelegten Rechte wie Arbeitslosenversicherung, Garantiefonds (Rentenversicherung) und bezahltem Urlaub. Doch in dieser neuen „Landschaft“ verblissen nicht nur Ur-Rechte, sondern es floriert eine Vielzahl sogenannter „intermittierender Arbeitsmodalitäten“, bei denen Arbeiter nur für die Stunden bezahlt werden, die sie arbeiten. Im Klartext für die Fahrer heißt dies, dass ihre stundenlange tägliche Wartezeit auf den eigentlichen Fahreinsatz nicht verrechnet und daher nicht vergütet wird.

Neben der Heterogenität und dem Mosaik der Arbeitsmodalitäten ist jedoch das anhaltende Merkmal homogen: „Wir haben immer mehr Prekarisierung“, warnen Marco Santana und Ricardo Antunes in einem [Aufsatz in Le Monde Diplomatique](#). Denn, wenn zuvor das Outsourcing zur Epidemie expandierte, erlebt man jetzt die Expansion der Uberisierung zur Pandemie, in der Arbeitnehmer zu „Dienstleistern“ oder „Unternehmern“ werden und, wie aus dem Hut gezaubert, Arbeit sich in Nichtarbeit verwandelt; ein wesentlicher Schritt zur Umgehung von arbeitsschützender Sozialgesetzgebung. „Mit dieser kehren wir im 21. Jahrhundert zu Ausbeutungsniveaus zurück, die dem Kapitalismus der ursprünglichen Akkumulationsphase, der Urform des Kapitalismus, am ähnlichsten sind. Arbeitszeiten von 10, 12, 14, 16 Stunden (oder mehr) pro Tag werden – wie in der kolonialen Sklavenhaltung und später, zu Beginn der industriellen Revolution – „normalisiert“ und zum Alltag deklariert.

Diese digitale Diktatur, mit der von ihr verordneten Sklaverei, wollte „Paulo Galo“ nicht mehr hinnehmen. Galo bedeutet auf Portugiesisch Hahn. Als bewunderter „Streithahn“

Die brennende Statue des Borba Gato - Der Aufstand der  
Bringdienst-Fahrer São Paulos gegen die digitale Sklaverei |  
Veröffentlicht am: 28. September 2021 | 6

scharte er anfangs dreihundert Kollegen um sich und gründete die Gruppe Antifaschistischer Bringdienstfahrer. Seit Mitte 2020 gelang es der Gruppe, eine landesweite Protestbewegung zu organisieren, die für zahlreiche, von tausenden Fahrern befolgte Warnstreiks sorgte und die App-Konzerne zu Verhandlungen über unaufschiebbare Verbesserungen ihrer Arbeitsverhältnisse zwang; ein wohl bescheidener Aufstand gegen die Prekarisierung, die ihren neoliberalen Feldzug unerschrocken fortsetzt.

Titelbild: Reproduktion/Instagram