

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Joãoel Fonseca Furtado Junior

**PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO SETOR DE SERVIÇOS DE ENTREGA POR  
APLICATIVOS DURANTE A PANDEMIA DE CORONAVIRUS DE 2020**

Porto Alegre

2020

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Joãoel Fonseca Furtado Junior

**PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO SETOR DE SERVIÇOS DE ENTREGA POR  
APLICATIVOS DURANTE A PANDEMIA DE CORONAVIRUS DE 2020**

Trabalho de conclusão do curso de graduação apresentado ao Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientadora: Professora Rosana Córdova Guimarães

Porto Alegre

2020

Joãoel Fonseca Furtado Junior

**PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO SETOR DE SERVIÇOS DE ENTREGA POR  
APLICATIVOS DURANTE A PANDEMIA DE CORONAVIRUS DE 2020**

Trabalho de conclusão do curso de graduação apresentado ao Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientadora: Professora Rosana Córdova Guimarães

Conceito Final:

Aprovado em \_\_\_ de maio de 2020

BANCA EXAMINADORA

---

Professora Rosana Córdova Guimarães

---

Professor Daniel Viana Abs da Cruz

Porto Alegre

2020

## **AGRADECIMENTOS**

A minha família como um todo pela confiança e incentivo, a meus pais pelo suporte imprescindível, a educação exemplar que me foi fornecida e o carinho constante.

A minha irmã por além do carinho e suporte me lembrar que só se vive uma vez, então é sua obrigação aproveitar a vida da melhor forma possível, que viajar é preciso.

Agradeço aos amigos pelas melhores festas de amigo secreto ao fim do ano, às quais esperamos que retornem quando a pandemia passar, pelas conversas sobre os mais diversos assuntos durante todos esses anos e pela oportunidade de encontrar nesta vida amigos aos quais posso chamar de família.

Agradeço aos colegas de trabalho que tive ao longo da carreira de trabalho, por me ajudarem a evoluir em cada etapa da minha vida.

A professora Rosana Córdova Guimarães pela paciência, mentoria, ensinamentos e toda contribuição essencial a conclusão dessa etapa.

## RESUMO

A pandemia do novo Coronavírus enfatizou um cenário de precarização nas relações de trabalho. Precarização no âmbito trabalhista se trata de assunto recorrente em um ambiente onde a informalidade ganha destaque em meio a processos de reestruturação das formas de organização e controle do trabalho. O presente estudo busca descobrir qual a percepção que os motoboys de entrega por aplicativo tem sobre a precarização das relações de trabalho nesse ambiente ao qual estão inseridos considerando o contexto da pandemia de novo Coronavírus. A referência teórica reside nas teorias sobre s fenômenos de informalidade, economia do compartilhamento e Uberização, que assumem importante papel no mundo do trabalho moderno. Usamos a metodologia com abordagem qualitativa, tendo como ferramenta de coleta de dados nesta pesquisa exploratória, um roteiro de entrevistas semiestruturado, fazendo uso de estratégia interpretativa na etapa de análise dos dados. Os dados coletados das entrevistas com 8 motoboys são apresentados em 5 categorias: (1) Dificuldades da profissão; (2) Ausência de assistência em caso de acidentes ou doença; (3) Carga horária e alimentação; (4) Punições e metas e (5) Lazer e vida pessoal. As conclusões obtidas reforçam a ideia de precarização ao nos mostrar uma vida de trabalho cheia de dificuldades, com inseguranças na profissão de motoboy. As longas jornadas de trabalho prejudicam a vida pessoal dos moto entregadores e a ausência de direitos trabalhistas contribui para uma inegável fragmentação em suas histórias de vida.

**Palavras chave:** Uberização. Trabalho Informal. Precarização. Motoboys. Aplicativos de entregas.

## ***ABSTRACT***

The pandemic of the new Coronavirus emphasized a scenario of precarious work relationships. Job insecurity is a recurring issue in an environment where informality is highlighted amid processes of restructuring the forms of organization and work control. This study seeks to find the perception that application delivery workers (“motoboys”) have on the precary work relationships in this environment to which they are part of considering the context of the new Coronavirus pandemic. The theoretical reference lies in phenomena of informality, sharing economics and Uberization theories, which assume an important role in modern work. We used the methodology with a qualitative approach, using a semi-structured interview script as the data collection tool in this exploratory research and using an interpretive strategy in the data analysis stage. The collected data from the interviews with 8 (“motoboys”) is presented in 5 categories: (1) Difficulties of the profession; (2) Absence of assistance in case of accidents or illness; (3) Working hours and food; (4) Punishments and goals and (5) Leisure and personal life. The conclusions obtained reinforce the idea of precariousness by showing us a life of work full of difficulties, with insecurities in the motorcycle-using courier profession. Long working hours harms the personal lives of motorcycle-using couriers and the absence of basic workers' rights contributes to an undeniable fragmentation in their life histories.

***Keywords:*** *Uberization. Informal Work. Precarization. Motorcycle-using couriers. Delivery Applications .*

## **LISTA DE QUADROS**

<b>Quadro 1 – Perfil dos entrevistados.....</b>	<b>18</b>
---	-----------

## SUMÁRIO

<b>1 DEFINIÇÃO .....</b>	<b>8</b>
<b>2 JUSTIFICATIVA.....</b>	<b>11</b>
<b>3 REVISÃO TEORICA .....</b>	<b>12</b>
<b>3.1 “UBERIZAÇÃO DO TRABALHO” E SEUS ASPECTOS LEGAIS.....</b>	<b>12</b>
<b>3.2 TRABALHO INFORMAL.....</b>	<b>13</b>
<b>4 OBJETIVOS .....</b>	<b>16</b>
<b>4.1 GERAL .....</b>	<b>16</b>
<b>4.2 ESPECÍFICOS .....</b>	<b>16</b>
<b>5 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>17</b>
<b>5.1 OS MOTOBOYS E MOTOGIRLS.....</b>	<b>17</b>
<b>6 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS.....</b>	<b>19</b>
<b>6.1 DIFICULDADES DA PROFISSÃO.....</b>	<b>19</b>
<b>6.2 AUSÊNCIA DE ASSISTÊNCIA EM CASO DE DOENÇA OU ACIDENTE.....</b>	<b>21</b>
<b>6.3 CARGA HORÁRIA E ALIMENTAÇÃO.....</b>	<b>22</b>
<b>6.4 PUNIÇÕES E METAS.....</b>	<b>23</b>
<b>6.5 LAZER E VIDA PESSOAL.....</b>	<b>24</b>
<b>CONCLUSÕES.....</b>	<b>27</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>29</b>
<b>APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTAS.....</b>	<b>33</b>

## 1 DEFINIÇÃO DO TEMA

No ano de 2020 o mundo foi assolado pelo surto de um novo Coronavírus, o SARS-CoV-2 (OMS, 2020). De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2020), o número de casos confirmados de contágio estavam em 35.109.317 sendo 1.035.341 o número de mortes confirmadas até a data de 05 de outubro de 2020. No caso do Brasil, foi informado pelo consórcio de veículos de imprensa brasileira<sup>1</sup>, até o dia 05 de outubro de 2020 havia um total de 146.773 óbitos registrados, tendo Amazonas, Roraima, Ceará e Sergipe como os estados brasileiros com maior alta de mortes. Sendo que o total de casos de contágio confirmados estava em 4.940.499 no país.

A pandemia do novo Coronavírus acabou por gerar uma quantidade alarmante de mortes e taxa de contágio elevado transformou o trabalho remoto, que antes era uma opção estratégica e ainda não consolidada como o formato padrão de trabalho em uma necessidade. Com uma quantidade maior de pessoas reclusas ao seu ambiente domiciliar, ocorreu um aumento na busca por compras online (The Nielsen Company, 2020) e uma maior solicitação por serviços de entregas (Valor Investe, 2020).

Os serviços transporte privado intermediado por aplicativo já estavam em ascensão mesmo antes da pandemia do novo Coronavírus em 2020. O número de pessoas que trabalham em veículos, tais como os motoristas de aplicativo e taxistas, teve um aumento de 29,2% em 2018 chegando a 3,6 milhões, sendo 810 mil pessoas a mais em relação a 2017 (IBGE, 2019). Foi a maior alta em termos percentuais e absolutos desde 2012, início da série histórica da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua (IBGE, 2019).

Já aqueles que trabalham em local designado pelo empregador, patrão ou freguês, grupo que inclui os entregadores em geral, também teve o maior contingente e a maior alta desde 2012. São 10,1 milhões em 2018 nessa condição, uma alta de 9,9% em relação a 2017, equivalente a 905 mil pessoas a mais (CRELIER, 2019). De acordo com a pesquisadora Adriana Beringuy, “as recentes altas podem estar relacionadas ao crescimento dos serviços de transportes de passageiros e de entregas por aplicativos de celular, refletindo as mudanças na economia atual” (CRELIER, 2019).

---

<sup>1</sup>“Os dados são reunidos e analisados de forma constante por um grupo formado por “O Globo”, “Extra”, “Folha de São Paulo”, “O Estado de S. Paulo”, G1 e Uol, devido a inconsistências nas informações do Ministério da Saúde. Para isso, o “pool” recorre a estatísticas de Secretarias Estaduais de Saúde” (Jornal o Sul, 2020, <https://www.osul.com.br/o-consorcio-de-veiculos-de-imprensa-constatou-estabilidade-na-media-de-mortes-por-coronavirus-no-rio-grande-do-sul/>)

Com a crise de saúde pública, a busca por produtos online aumentou consideravelmente. Conforme dados de pesquisa no site da Sociedade Brasileira de Consumo e Varejo 11,7% dos lares fizeram compras de bens de consumo rápido por meio do smartphone em 2020 (SBVC, 2020).

Em maio de 2020, quarenta e dois mil brasileiros com ensino superior (graduação e pós-graduação) se declararam como “entregador de mercadoria”, representando 0,15% dos 27 milhões de brasileiros com ensino superior (BBC News, 2020).

Durante a pandemia do novo Coronavírus os entregadores continuam a enfrentar longas jornadas de trabalho, porém as condições que se tornaram piores: passaram a enfrentar um alto risco de contágio durante a rotina de trabalho, tendo que adotar medidas de precaução na maioria das vezes custeadas por eles mesmos, além de registrarem queda na remuneração pelos serviços (BBC News, 2020).

A UberEats, considerando entre 6 e 8 horas de trabalho, permite aos motoboys ganhos de R\$ 80 a R\$ 180 em média, tendo uma média de R\$ 9 a R\$ 18 por entrega<sup>2</sup>. Na Rappi, é possível o recebimento de valores entre R\$ 9 e R\$ 30 por entrega, sendo de R\$ 80 a R\$ 225 a variação da média diária de proventos. Por fim, no caso do iFood os ganhos variam entre R\$ 110 e R\$ 260 por dia, sendo de R\$ 8 a R\$ 15 por entrega<sup>3</sup>.

De acordo com informações disponibilizadas pelo Infosiga, sistema que publica mensalmente estatísticas sobre acidentes de trânsito no estado de São Paulo, ocorreu um aumento no número de mortes de motociclistas durante a quarentena em São Paulo. Pelo menos 56 motociclistas morreram em março e abril de 2020, enquanto que em 2019 foram contabilizadas 38 mortes nos mesmos meses, resultando numa alta de 47,3% (Rede Esquerda Diário Brasil, 2020). Tal mudança está diretamente relacionada com o aumento da demanda por entrega de produtos, com a redução das taxas de entrega e das péssimas condições de trabalho, as quais esses trabalhadores são submetidos (Rede Esquerda Diário Brasil, 2020).

Durante o período da pandemia do novo Coronavírus ocorreram protestos por parte dos motoristas, tal como o chamado “Breque dos Apps” (Folha de São Paulo, 2020), onde motoboys exigiram melhores condições de trabalho oferecidas por parte de aplicativos como Uber Eats, Rappi e iFood, sendo eles: aumento do valor pago por quilômetro, preço mínimo unificado em

---

<sup>2</sup> **Quanto ganha um entregador do Rappi, iFood, Uber Eats e Loggi.** Salário, 07/04/2020. Disponível em: <<https://www.salario.com.br/quanto-ganha/entregador-rappi-ifood-uber-eats-loggi/>>. Acesso em 11/11/2020

<sup>3</sup> **Quanto ganha um entregador do Rappi, iFood, Uber Eats e Loggi.** Salário, 07/04/2020. Disponível em: <<https://www.salario.com.br/quanto-ganha/entregador-rappi-ifood-uber-eats-loggi/>>. Acesso em 11/11/2020

todos os aplicativos, fim dos bloqueios sem justificativa na plataforma, seguro por acidentes e fim do sistema de pontuação que libera acesso a áreas com melhor remuneração por corrida.

Em virtude de tais informações, surge a questão acerca da precarização do trabalho nesse setor de entregas por aplicativo. Considerando a precarização do trabalho essencialmente como a perda de direitos trabalhistas associaremos ao conceito quatro características distintas apresentadas por Sá (2010): insegurança no emprego, perda de regalias sociais, salários baixos e descontinuidade nos tempos de trabalho.

Dessa forma, chega-se ao seguinte questionamento: **qual a percepção dos motoboys de entrega por aplicativo sobre a precarização das relações de trabalho nesse setor no contexto da pandemia de novo Coronavírus na cidade de Porto Alegre ?**

## 2 JUSTIFICATIVA

De acordo com Bauman (2001) as relações modernas entre indivíduos, bem como de indivíduos e instituições são frágeis e maleáveis. Cada sujeito nessa rede de conexões passa a ser um instrumento para alcançar desígnios eventuais.

Em uma sociedade onde pessoas tornam-se instituições, onde a visão de empreendedorismo promove uma normatização da exploração capitalista, podemos perceber a fragilidade a qual estão expostos aqueles que, como os “entregadores de aplicativos”, tornam-se empregados de si mesmos. Quais motivações levam alguém a aceitar tal ambiente de insegurança? A dificuldade em encontrar emprego formal em momentos de crise, como em 2020, pode ser uma das respostas a questão, mas devemos analisar outros pontos também, tendo em vista que desemprego é um fator constante nessa sociedade do consumo, pois “o neoliberalismo e a reestruturação produtiva da era da acumulação flexível, dotados de forte caráter destrutivo, têm acarretado, entre tantos aspectos nefastos, um monumental desemprego, uma enorme precarização do trabalho” (ANTUNES, 2006, p. 165).

Considerando ainda o texto de Antunes (2006), devemos atentar para o fato de que o impacto dessa precariedade do trabalho afeta não apenas o ambiente interno, mas também o externo, tendo consequências na própria sociedade, “como as suas formas contemporâneas de estranhamento atingem, além do espaço da produção, também a esfera do consumo, a esfera da vida fora do trabalho, o chamado tempo livre é, em boa medida, um tempo também submetido aos valores do sistema produtor de mercadorias e das suas necessidades de consumo”(ANTUNES, 2006, p. 172).

Sendo assim, evidencia-se a necessidade de compreender o assunto buscando entendimento sobre os mecanismos que convergem a essa precarização do trabalho e como ela afeta a vida desses trabalhadores, colaborando para a reflexão sobre o tema. Com o auxílio de entrevistas semiestruturadas pretende-se trazer luz ao fenômeno, observando quais aspectos do assunto serão mais evidenciados através das respostas.

A escolha do enfoque sobre entregadores de serviços de delivery se dá devido a percepção da fragilidade das condições de trabalho à qual estão expostos esses trabalhadores e um desejo em entender como funciona essa estrutura de trabalho sob a ótica das teorias administrativas.

### 3 REVISÃO TEÓRICA

#### 3.1 “Uberização do trabalho”

O termo “uberização do trabalho” apesar de recente possui correlação com diferentes áreas de estudo e possui uma boa gama de publicações sobre o tema. A denominação faz referência a empresa precursora na popularização dessa plataforma multilateral que permite intermediar o encontro entre consumidor e ofertante. No entanto, por se tratar de uma nova forma de gestão, organização e controle do trabalho não se limita a uma única organização (ABILIO, 2017).

Considerando esse modelo de negócio sob a ótica das leis brasileiras e o entendimento do poder judiciário sobre o assunto tomamos como exemplo a própria empresa Uber. A multinacional de transporte por intermédio de aplicativo faz uso de um marketing com intuito de ocultar pensamentos críticos, inibindo conflitos com motoristas “parceiros” e clientes (COSTA, 2019). Desta forma minimizam as disputas judiciais acerca de direitos trabalhistas, que apesar de existirem acabam sendo facilmente manipuladas em favor da empresa, o que dificulta a formação de jurisprudência sobre o tema (COSTA, 2019). Em termos jurídicos, o principal obstáculo a manutenção dos direitos trabalhistas acaba sendo a dificuldade em reconhecer o vínculo empregatício, que necessita dentre outros fatores a subordinação jurídica, a qual não ocorre, pois a Uber não contrata os motoristas, apenas realiza a intermediação do serviço prestado através de tecnologia oferecida via seu aplicativo (COSTA, 2019).

Conforme apresentado por Patricio (2020), já ocorrem em alguns países discussões e debates com reivindicações jurídicas favoráveis aos trabalhadores que prestam serviços por meio de aplicativos. Tais iniciativas, geralmente, são estimuladas em virtude das mobilizações promovidas pelos trabalhadores que se organizam coletivamente para lutar por seus direitos, realizando um conjunto de ações, como reuniões, assembleias, protestos e greves que têm despertado cada vez mais a atenção da mídia, da sociedade e das instituições em diversas partes do mundo (PATRICIO, 2020).

Existe uma precarização inerente a proposta de trabalho da Uber, onde os motoristas cadastrados não tem formação específica para o cargo de transporte de passageiros. (SLEE, 2017). A inexistência de vínculo empregatício e a transferência da responsabilidade quanto aquisição e manutenção das ferramentas de trabalho para os próprios trabalhadores (o veículo de transporte e o celular com o aplicativo) corroboram com essa precarização (SLEE, 2017).

O avanço tecnológico ao mesmo tempo que se propõe a suprir demandas de mercado, no caso de aplicativos de entrega acaba por facilitar a precarização de empregos os quais possuíam regulamentação, realizando assim a intermediação da mão-de-obra. Propiciando a existência de empresas que não possuem empregados, mas sim colaboradores e parceiros ávidos por ofertar seus serviços no mercado digital, onde a ausência do vínculo empregatício permite que a intermediadora obtenha as vantagens sem os riscos inerentes as responsabilidades.

De acordo o texto de Slee (2017), por se tratar de um modelo de trabalho em economia digital, esse fenômeno de Uberização como parte de uma economia de compartilhamento está presente não só em setores de alimentação e logística, mas também na comunicação, finanças, entre outras áreas. O uso de aplicativos facilita o alcance de uma grande gama de usuários ao mesmo tempo que proporciona os meios tecnológicos para controle e gestão dos fornecedores do serviço ou produto.

Considerando o cenário de crise econômica e desemprego agravados pela pandemia do Novo Coronavírus, empresas que adotaram esse modelo de negócios com trabalho sob demanda via aplicativos adquiriram uma vantagem competitiva bastante significativa (PATRICIO, 2020).

### 3.2 Trabalho informal

Como forma de aprofundar o assunto, se faz necessário trabalhar os conceitos e conclusões sobre trabalho informal e *gig economy* (economia de “bicos”).<sup>4</sup>

Nesta pesquisa, adotamos o conceito de trabalho informal no que diz respeito legal: vínculo empregatício. A ausência de vínculo de emprego com carteira de trabalho assinada tem consequência direta na precarização do trabalho enquanto direitos trabalhistas (COSTA, 2019).

De acordo com Donovan, Bradley, Shimabukuro (2019), o avanço tecnológico e a proliferação do smartphone remodelaram o cenário comercial, fornecendo aos consumidores novas maneiras de acessar o mercado de varejo. Empresas de comércio sob demanda são uma dessas inovações, e sustentando o comércio sob demanda existe a economia de “bicos”(gig economy), que se trata da coleção de mercados que combinam provedores de serviços a consumidores de serviços em regime de trabalho de curta duração, os “bicos”.

---

<sup>4</sup> “[...]No entendimento da OIT, a *gig economy* refere-se a “arranjos de trabalho pouco estruturados, mediados por plataformas de internet”. Como exemplo, cada corrida de um motorista de Uber, cada entrega da Rappi realizada por um motoboy ou cada locação de imóvel realizada por anfitriões do Airbnb é um “gig (VACLAVIK, OLIVEIRA, OLTRAMARI, 2019, p. 12).

Considerando que o trabalho informal ou autônomo sempre esteve presente na formação de diferentes mercados de trabalho, mas que foi a partir da *gig economy* que surgiu o destaque para o empresariamento da informalidade (VACLAVIK, OLIVEIRA, OLTRAMARI, 2019), podemos concluir que essa economia de “bicos” assume um papel importante na questão da precarização do trabalho.

Temos os aplicativos de smartphone exercendo o papel de intermediador digital dos serviços oferecidos. Pode-se afirmar que o trabalho desempenhado pelos freelancers na *gig economy* existe através das plataformas, que assumem papel central nesse modo de organização econômica e laboral” (VACLAVIK, OLIVEIRA, OLTRAMARI, 2019). Por meio disto, conferindo as empresas detentoras dos aplicativos digitais a capacidade de seleção e gestão dos trabalhadores, além de permitir que definam os padrões de qualidade dos serviços oferecidos nesse ambiente.

A necessidade de um baixo custo de operacionalização das plataformas para garantir o sucesso da *gig economy* aliado a possibilidade de explorar as atividades informais exercidas pelos trabalhadores que estavam a margem do mercado de trabalho (VACLAVIK, OLIVEIRA, OLTRAMARI, 2019), levanta a questão sobre a mudança estrutural que vem ocorrendo no sistema produtivo do mercado de trabalho.

A redução dos custos trabalhistas, a divisão do trabalho e a ampliação da terceirização são fatores que retiram as garantias sociais e os benefícios empregatícios dos indivíduos (PAIVA, 2020, p.25). Estes, sem condições de trabalhar no mercado formal, buscam fontes de renda na economia informal, mesmo que não haja amparo jurídico no exercício de suas atividades (PAIVA, 2020, p.25).

Desde a Revolução Industrial Inglesa de meados do século dezoito, os processos de acumulação de capital foram se aprimorando com o auxílio da evolução tecnologia (PAIVA, 2020). Com o reconhecimento da mão de obra industrial como fundamental ao processo de evolução econômica, surgem as melhorias das condições de trabalho, impulsionadas pelos movimentos sindicalistas e união dos trabalhadores (PAIVA, 2020).

A evolução do Neoliberalismo desde seu início no século 19, com sua carga ideológica de que apenas o setor privado detém as ferramentas necessárias e a eficiência para garantir o sucesso econômico proporcionou o ambiente adequado para a o desenvolvimento da economia de compartilhamento e a informalidade no mercado de trabalho (SILVA, NETTO, 2010). A exacerbação da individualidade era a mola propulsora de um modelo de organização onde cada indivíduo seria o único responsável por seu êxito na sociedade (SILVA, NETTO, 2010, p. 3).

A informalidade perpassa através da flexibilização imposta pelos grupos empresariais. O surgimento das multinacionais conferiu não só autonomia decisória, mas também incentivo para processos de manejo de funcionários bem como a possibilidade de terceirizar a mão de obra considerando sempre a redução de custos aos empresários (PAIVA, 2020). Com essa crescente flexibilização temos o surgimento de um dos fatores presentes na informalidade, a insegurança para o trabalhador.

## **4 OBJETIVOS**

### **4.1 Geral**

Compreender a realidade de trabalho dos motoboys que realizam tele entrega por meio de aplicativos na cidade de Porto Alegre e descobrir qual a percepção que estes moto-entregadores tem no que diz respeito a precarização das condições de trabalho neste setor.

### **4.2 Específicos**

Com intuito de encontrar resposta para os questionamentos centrais, alguns objetivos específicos precisam ser realizados, sendo eles:

- Encontrar paralelos entre os dados obtidos e as teorias e conceitos sobre “Uberização” e trabalho informal;
- Analisar as motivações que levam os motoristas de aplicativos de entrega a permanecer no trabalho;
- Expor a visão dos motoboys sobre as relações de trabalho entre moto-entregadores e aplicativos de entrega.

## 5 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O procedimento adotado foi o de pesquisa exploratória utilizando como ferramenta de coleta de dados entrevistas semiestruturadas e observação.

O presente estudo privilegia uma abordagem qualitativa da questão apresentada (SYMON, CASSEL, 2012), usa o texto como material empírico partindo da noção da construção social das realidades em estudo, focando nas perspectivas dos participantes, suas práticas do dia a dia e em seu conhecimento relativo à questão em estudo (FLICK, 2016).

O caráter geral é o de discussão e compreensão dos temas abordados na fundamentação teórica. Fez-se então necessário uma revisão bibliográfica previamente a busca por dados primários.

Para a coleta de dados primários foi necessário que o pesquisador realizasse entrevistas em profundidade com motoboys que trabalham na cidade de Porto Alegre realizando entregas por intermédio de aplicativos como iFood, Rappi e UberEats. Para tanto pretendeu-se buscar uma amostragem não-probabilística intencional, com a escolha de indivíduos aptos a contribuir significativamente para a pesquisa. (CHURCHILL, 1998).

A organização e a análise de dados serão realizadas por intermédio de estratégia interpretativa. Os procedimentos interpretativos de análise, segundo Gil Flores (2008 apud FERRAZA, ANTONELLO, 2017) estão relacionados às estratégias que atuam sobre dados qualitativos e partem do pressuposto que a realidade social é múltipla, modificável e resultado de uma construção social.

Assim, no âmbito da pesquisa de natureza qualitativa, é importante considerar que o pesquisador está localizado no mundo social da mesma forma que aqueles que lhe fornecem seus dados, ou seja, ele não é um observador à parte, encontrando-se integrado no ambiente de pesquisa (BASTOS, SANTOS, 2013).

O roteiro de entrevista está localizado no Apêndice A.

### 5.1 Os Motoboys e Motogirls

Com o objetivo de realizar a pesquisa foi utilizado o procedimento de entrevista, cujo norteamento se deu por base em um roteiro previamente elaborado.

O método de contato ocorreu por intermédio das redes sociais Facebook e Instagram, em grupos de conversas nos aplicativos Whatsapp e Telegram e por indicações dos próprios

motoboys entrevistados. As entrevistas foram agendadas, a distância e gravadas com intuito de posterior transcrição.

O ponto de início foi a entrevista com o motoboy Jader, que por estar em recuperação de um acidente conseguiu disponibilizar mais facilmente um horário livre. As demais entrevistas ocorreram conforme agendamento, levando-se em conta a dificuldade de tempo disponível devido a longa jornada de trabalho dos motoboys e o caráter dinâmico do tipo de trabalho que desempenham.

Os entrevistados autorizaram a gravação das entrevistas e uso do material coletado na presente pesquisa e demais fins acadêmicos. Com relação as entrevistas, teve-se o cuidado de transcrevê-las o mais breve possível, permitindo maior fidelidade a narrativa em virtude do fato de que a conversa ainda estava recente na memória durante a transcrição dos áudios.

Quadro 1 – Perfil dos entrevistados

<b>Código</b>	<b>Nome</b>	<b>Período na profissão</b>	<b>Idade</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Trabalha(ou) com aplicativos</b>
<b>E1</b>	Jader	10	39	Ensino médio incompleto	Sim
<b>E2</b>	Ana	22	41	Superior	Não
<b>E3</b>	Luís	22	42	Ensino médio	Sim
<b>E4</b>	Dani	15	49	Ensino médio	Não
<b>E5</b>	Fábio	22	42	Ensino médio	Sim
<b>E6</b>	Fernando	2	22	Superior incompleto	Sim
<b>E7</b>	Patricia	20	48	Ensino médio	Não
<b>E8</b>	Jadir	20	40	Ensino médio	Sim

\*Período como moto entregador(a) e idade expressos em anos.

## 6 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS

Fazendo uso da ferramenta de coleta de dados, o roteiro de entrevistas, buscamos obter o conteúdo necessário para que através de análise e interpretação seja possível compreender a realidade a qual os moto-entregadores de Porto Alegre estão sujeitos, bem como identificar qual a percepção destes indivíduos acerca da precarização existente em sua profissão, evidenciando-se o período de crise da pandemia do Novo Coronavírus.

A opção pela divisão em categorias serve ao propósito desta análise pois permite o agrupamento por similaridade de tema (MYNAIO, 2001), necessitando de um cuidadoso trabalho de leitura do material transcrito após a conclusão das entrevistas. As categorias encontradas foram as seguintes: (1) Dificuldades da profissão; (2) Ausência de assistência em caso de acidentes ou doença; (3) Carga horária e alimentação; (4) Punições e metas e (5) Lazer e vida pessoal.

### 6.1 Dificuldades da profissão

Dentre as respostas sobre esse tema, foi possível perceber que apesar de opiniões distintas sobre o assunto o perigo de acidentes no trânsito é algo que surge durante as entrevistas. Pela narrativa dos entrevistados, existe uma preocupação no que diz respeito ao uso adequado de equipamentos de proteção individual e curso específico para exercício da profissão, tal qual é necessário no caso do mercado formal quando se atua como moto entregador<sup>5</sup>. No entanto também se nota pelas respostas de que, por não se tratar de uma exigência dos aplicativos de entrega (UberEats, Loggi e iFood)<sup>6</sup>, existem moto entregadores que optam por não usar os equipamentos de segurança necessários ao trabalho.

E sinceramente os apps contratam pessoas despreparadas, não pedem nenhum curso específico, nem o curso de motofretista que eu inclusive fiz. **São pessoas despreparadas para o trânsito**, para tratar diretamente com clientes. Os acidentes aumentaram depois q começaram os apps. **(E4)**

O aplicativo chegou com essa proposta aí, te dava todo o uniforme deles e tu puxava banda quando tu queria, só que seguinte, tu não tinha vínculo nenhum. Davam jaqueta, camisa, bag, suporte pra ti botar o telefone, te davam tudo que as empresas particulares não te davam, foi aí que todo mundo pulou pro aplicativo. **Agora o aplicativo não te**

---

<sup>5</sup> Conforme definido pela LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009 e pelo COTRAN.

<sup>6</sup> De acordo com os termos de uso dos respectivos sites oficiais, existe uma recomendação de uso de equipamento de proteção individual e bagageiro para transporte, mas não se caracteriza como um impeditivo para prestar a função de entregador junto aos aplicativos.

**dá mais nada...até dá a bag e todo material mas ele te desconta**, e mesmo assim a banda é baixa. (E3)

**A maior dificuldade mesmo é trânsito, muito motorista desatento.** Eu ando todo uniformizado, eu ando com a caneleira, com colete refletivo, minha moto é toda adesivada, ela é laranja, sempre com farol aceso, nunca apagado. Isso já me livrou de vários processos e de vários acidentes de trânsito. (E3)

Se faz importante considerar o que diz Antunes (2020) ao dizer que na dimensão “condições de (in)segurança e saúde no trabalho”, observa-se que são os terceirizados que sofrem o maior número de acidentes, por maior exposição aos riscos, resultado dos padrões de gestão que desrespeitam o necessário treinamento, as informações sobre riscos, as medidas preventivas coletivas, etc.

Temos a questão sobre intempéries do clima e questões relacionadas a assaltos também. De fato, por se tratar de um veículo aberto, onde o trabalhador expõe o próprio corpo, tendo como proteção apenas a roupa e os equipamentos de proteção individual, situações como chuva ou variações térmicas típicas da cidade de Porto Alegre podem se tornar bastante desconfortáveis, principalmente diante de um cenário com carga horária de trabalho elevado como é o caso dos motoboys.

As dificuldades normais do tempo são um problema, **mas quem escolhe trabalhar nessa profissão sabe disso.** Trabalhar com muita chuva e frio ou no verão com muito calor. (E4)

Só não gosto de inverno e chuva o resto tá de boa. (E7)

Eu não sou de correr , só tenho medo de assalto porque já me roubaram uma moto. Tinha pago 7 prestações e fiquei com 41, tive que pagar. (E7)

Acidente que leva a morte e o roubo da moto.(E6)

Analisando a situação específica dos assaltos também, a preocupação de Fernando nos faz refletir sobre o fato de que além das consequências a saúde e integridade física de um trabalhador envolvido em acidente de moto, existe também a possibilidade de furto e roubo do veículo, situação que apesar de ter sido trazida à tona por apenas um entrevistado demonstra a sensação de impotência diante de possíveis adversidades que venham a ocorrer em um dia típico nesse trabalho sobre duas rodas.

Sobre o tema de precarização das relações de trabalho, notamos que a percepção por parte dos moto-entregadores é de que, de fato, motoboys e motogirls estão na informalidade, sem acesso a direitos trabalhistas e sem uma união de classe que busque de reivindicar direitos trabalhistas.

Sucateamento das relações trabalhista é a principal dificuldade. A categoria tem diversos direitos que garantem a seguridade da profissão, porém mais de 70% da categoria não possui carteira assinada o que torna a atividade perigosa, e sucateada. **(E6)**

Eu acho que falta um sindicato, alguma coisa assim, mas alguma coisa que realmente lute pelos direitos dos motoboys né. **(E1)**

A origem desses processos de adoecimento (DEJOURS, 1992) tem também como pano de fundo, entre outros, o crescente processo de individualização do trabalho e a ruptura do tecido de solidariedade antes presente entre os trabalhadores (ANTUNES, 2020).

A ausência de um sindicato forte com o qual os moto entregadores se identifiquem segue exposta nas narrativas dos entrevistados exatamente pela sua ausência nas falas. Quando surge o assunto sindicato, é apenas para relatar sua pouca expressão nessa importante busca por boas condições de trabalho e melhor qualidade de vida para os motoboys.

## 6.2 Ausência de assistência em caso de acidentes ou doença

Uma situação a qual temos a noção das consequências cruéis da ausência de direitos trabalhistas decorrentes da não existência de vínculo de emprego ocorre quando os entrevistados são questionados sobre o que ocorre em caso de acidentes durante a jornada de trabalho ou caso precisem se ausentar por motivo de doença.

Na moto não se tem perspectiva porque o salário não é muito bom **se eu não trabalho não ganho**. Tenho que trabalhar até doente, ainda mais que não é de carteira assinada. **(E7)**

**Me acidentei e o aplicativo não me deu nem as horas mano**, tô vivendo de ajuda de familiares e alguns amigos, os de verdade é claro porque sabe que na dura muitos que se dizem amigo somem. **(E1)**

**Fazem vaquinha pra enviar rancho e pagar aluguel de motoboy acidentado de aplicativo**. Ficam vivendo de doação até poder retornar ao trabalho, é triste. **(E2)**

Vale a pena trabalhar com registro em carteira, onde tem todos os direitos, tem décimo...no aplicativo não tem direito a nada, na minha opinião esses aplicativos aí são **escravidão moderna**. **(E1)**

Se tu der um azar de se acidentar, se machucar, você não tem assistência nenhuma. Que nem com um colega em uma pizzeria conhecida que o menino perdeu a perna, e perdeu a perna, só lamento. Isso que ele tinha carteira assinada com uma empresa. **Muitos perderam a perna trabalhando por aplicativo e só lamento, dê seu jeito porque assistência nenhuma**. **(E5)**

As mudanças ocorridas no mundo do trabalho nas últimas décadas resultaram na constituição de um exército de trabalhadores mutilados, lesionados, adoecidos física e

mentalmente, muitos deles incapacitados de forma definitiva para o trabalho (ANTUNES, 2020).

Apesar de ter aplicativos como a Uber, que informam em seus canais de comunicação oficiais que possuem seguro<sup>7</sup> para motoristas que trabalhem com eles, os relatos de quem trabalha prestando esse tipo de serviço de entrega via aplicativos nos informa do contrário. A dificuldade em conseguir amparo legal quando buscam por ajuda se torna um motivo de desalento.

### 6.3 Carga horária e alimentação

Nesta categoria identificamos a precariedade existente no dia de trabalho dos moto-entregadores considerando o aspecto de carga horária exercida que acaba prejudicando, entre outros itens, os horários tanto de descanso quanto de alimentação entre as jornadas de trabalho.

Trabalhava 9 ou 10 horas somando os dois turnos. **Trabalhava aos finais de semana também. (E4)**

Cara, a rotina de trabalho segue um horário, eu trabalho das 08h00 às 23h00. Horário da manhã não tem almoço, **almoço é em torno das 15h00, 15h30 quando dá. (E5)**

Eu começava a trabalhar 10 horas da manhã e encerrava o meu horário ali as 23:30 , meia-noite . Trabalhava esse horário aí, das 11h00 às 23h30, meia noite **(E1)**.

Sempre das 11h00 às 13h00, depois das 18h00 à meia-noite. Sábado e domingo também, não tinha lazer. Das 11h00 as 13h00 tipo, era o período que o pessoal tava fazendo churrasco, comemorando e eu tava trabalhando. Aí domingo eu soltava as 15h00, chegava em casa, comia, bebia, 17h30 já tinha que pular de novo pra trabalhar. **(E3)**

Trabalhadores uberizados, com suas metas definidas informalmente e por eles mesmos, em realidade estão trabalhando o tempo que for preciso para obter o valor que estabelecem para si como a renda necessária a gestão da própria sobrevivência (ABILIO, 2020). O limite de horário de trabalho, acaba sendo definido pela necessidade de sobrevivência individual e não por questões e normas que priorizem a saúde física e mental do trabalhador.

Conforme VACLAVIK, OLIVEIRA, OLTRAMARI (2019, p.19):

Nessa relação autônomo-dependente, típica do empresariamento da informalidade, o trabalhador assume o risco do “seu” negócio, mas o controle da atividade é feito pela plataforma. Além disso é comum a existência de práticas de estímulo à intensificação do trabalho por meio de bônus financeiro por alcance de metas (como número de

<sup>7</sup> <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/insurance/>

viagens ou trabalho em períodos diferenciados, como nas noites de Natal e Réveillon, no caso dos motoristas de aplicativos) ou por desempenho.

O gerenciamento também mira na intensificação e extensão do tempo de trabalho, regulando soberanamente oferta e procura, por meio de regras permanentemente cambiantes que se retroalimentam da atividade da multidão (ABILIO, 2020). Essa nova modalidade de controle da atividade por intermédio digital, permitindo assim um ajuste dinâmico da oferta em fator da demanda no caso dos aplicativos de entrega, favorece a plataforma enquanto exige cada vez mais disponibilidade por parte do trabalhador.

#### 6.4 Punições e metas

Punições arbitrárias, necessidade de uso constante do aplicativo, censura, bloqueios permanentes. As formas de controle usadas pelos aplicativos segundo o ponto de vista dos moto-entregadores não são apresentadas de maneira clara e possuem um nível de severidade elevado e sem direito de defesa por parte dos motoristas parceiros. O que torna mais difícil ainda a busca por direitos junto as empresas dos aplicativos devido ao medo de retaliação e possibilidade de bloqueio na plataforma, o que prejudicaria principalmente quem tem nas entregas sua única fonte de renda.

Não, não participei do Breque dos Apps porque da outra vez a gente fez uma paralisação com alguns restaurantes para afetar os aplicativos, porém não adiantou nada pelo contrário meia dúzia foi bloqueado, muitos em definitivo. Aí não tem mais volta tipo, um pela desunião dos colegas, outro porquê os aplicativos não tão nem aí, tu é só um número. Eles marcam onde tu tava porque eles tem controle pelo teu GPS e te bloqueiam definitivamente, aí acabou o sonho. **Eu fui bloqueado pelo iFood e pela Uber, é um bloqueio parcial de alguns dias tipo um castigo fui bloqueado pelos dois**, o iFood eu fui 90 dias bloqueado e o Uber três vezes de 7 dias. (E5)

Vi muito motoboy ser bloqueado por motivos ridículos. (E2)

Sim, tem regras, há prazo para coletar e para entregar os produtos da entrega. De maneira imediata, a punição acaba sendo a redução das corridas logo, a redução da renda. Dependendo das metas que não forem atingidas pode causar a exclusão da plataforma. (E6)

É tipo assim: eu mando e vocês obedecem. E pior que acontecem os erros dos estabelecimentos e **o cara não tem direito de defesa**, eles bloqueiam e depois volta. (E1)

O aplicativo te cobra se tu pegar e for mal educado com o cliente ou faltar alguma coisa, enfim, aí o aplicativo acaba te punindo e te deixando alguns dias parado né!? No aplicativo tem uma central lá no Rio de Janeiro que tá mandando entrega aqui, aí como é que tu vai ligar lá pra central do Rio de Janeiro ? Aí eles (os clientes) ligam pra central, reclamam e a central as vezes não repassa pro motoqueiro e acaba cobrando do motoqueiro do aplicativo, acaba punindo por isso achando que o motoqueiro tá de sacanagem. (E2)

Ao mesmo tempo que se apresenta legalmente como uma mediadora, a empresa detém o poder de estabelecer regras do jogo da distribuição do trabalho e determinação de seu valor (ABILIO, 2020). Sendo assim, enfraquecem movimentos como o Breque dos Apps, que buscam melhorar as condições de trabalho dos motoboys. Descontentes com a falta de transparência nas regras do serviço, mas incapazes de entrar em uma disputa quando não tem nenhum poder de barganha, pois a ameaça de bloqueio cerceia inclusive o direito de protestar.

Parece existir um desnivelamento quando comparamos o que os três lados, empresa, cliente e entregador, do mercado de aplicativos oferece, considerando o que é mencionado por Oliveira, Oliveira (2020).

Nesta “uberização do trabalho”, os aplicativos e plataformas digitais têm dado o contorno a **novas formas de exploração**, conectando clientes e “prestadores de serviço”. Ao cliente, promete-se qualidade de atendimento durante a corrida, segurança, rapidez, preço acessível e uma variedade de formas de pagamento. Ao trabalhador que fornece o serviço, reafirma-se a lógica destrutiva do capital: desproteção, insegurança e expropriação. Assim, não se estabelece um vínculo formal, cujo sujeito deve assumir todos os ônus da atividade oferecida, além de ser constantemente controlado pelo aplicativo, desde onde vai entregar, o que vai entregar e a que horas, além das retaliações que sofre quando rejeita entregas, sofrendo o chamado “bloqueio branco”, em que sem serem informados, ficam por muito tempo sem receberem chamadas/entregas pelo aplicativo.

Toda essa carga exaustiva na exploração da força de trabalho, que fragmenta as relações de trabalho, como nos apresenta Antunes (2020) também tem o potencial de produzir solidariedade entre os motoboys enquanto classe trabalhadora, como percebemos nos recentes protestos ocorridos pelos motoboys e motogirls, veículos na mídia no ano de 2020 com o título de Breque dos Apps.

## 6.5 Lazer e vida pessoal

Nesse tópico buscamos reforçar através das falas dos entrevistados algumas das consequências da ausência de direitos trabalhistas na vida desses trabalhadores: pouco tempo para lazer e para a família, bem como dificuldade para tirar férias.

Agora eu costumo ficar com minha família, minha mulher, minha filhinha pequena. Teve um período da minha vida que me dediquei muito a moto, uns 15 anos assim. **Conquistei muita coisa, mas acabei perdendo muita coisa.** Perdi mulher, me separei. Eu construí uma casa tri boa e eu acabei me separando porque eu não parava muito em casa, não tinha muito tempo pra minha mulher, trabalhava sábado e domingo, de segunda a segunda. (E3)

Normalmente eu saía com meus filhos, ia ao cinema, shopping, parque ou na casa de familiares. (E4)

Nunca tirava férias. Quem trabalha na tele entrega não ganha se não trabalhar. (E4)

**Férias trabalhando como motoboy aí mano nunca tirei não.** Tinha que me programar entendeu ? Mas assim, tipo feriadão prolongado, alguma coisa assim cara, conseguia dar uma descansada né, nos finais de semana. (E1)

É bem complicado porque na realidade não tem remuneração né !? De repente consegue uma semana, o máximo que dá. Mesmo assim é complicado ficar uma semana sem puxar, eles (os aplicativos) acabam te punindo. (E5)

**Férias é uma palavra muito forte (risos).** Tiro uma semana por ano, faz um ano essa semana da minha última. (E2)

Em todos as falas, no entanto, foi possível perceber um certo humor ou ironia ao responder sobre a questão de férias pois para quem trabalha com entregas usando moto, nesse ambiente competitivo e tecnológico dos aplicativos, entende que um único dia parado é abrir margem para restrições no algoritmo do aplicativo que define as questões relacionadas a bloqueios ou quantidades de pedidos recebida e porque não existe férias remuneradas nessa modalidade de trabalho informal prestada por eles, logo, segundos os motoboys, não existe espaço para descanso prolongado.

Nas condições de trabalho é o corpo que recebe o impacto, enquanto que na organização do trabalho o alvo é o funcionamento mental. Precisamos acrescentar ainda que as más condições de trabalho não somente trazem prejuízos para o corpo, como também para o espírito (DEJOURS, 1992). Esse gerenciamento do sofrimento do trabalhador pode ocasionar uma desesperança e afetar a capacidade de sonhar com um futuro melhor.

Muitos entregadores tem dificuldade de se imaginar em uma outra profissão que não a exercida sobre duas rodas, no entanto alguns deles manifestam o desejo de trabalhar em outra área, se dado a oportunidade.

Tenho vontade sim, ainda se puder e tiver oportunidade de fazer uma faculdade, eu quero fazer magistério. Sonho em trabalhar como professora.(E4)

Administração é uma, era uma boa situação, é bem interessante. Eu coordenei na época alguns grupos de pessoas, bem interessante mesmo. (E5)

Pretendo trocar sim, estou cursando história para ser professor.(E6)

Eu tô com uma ideia aí, minha ideia é eu voltar a viajar, voltar para estrada com o caminhão. Juntar uma grana entendeu, aí botar um negócio para mim, de um Hortifruti, um sacolão sabe ? De fruta, verdura. (E1)

Meu futuro será como uma empreendedora de sucesso. Vou ter mais 3 lojas em pontos estratégicos na região metropolitana com foco no delivery de hortifruti. E consultoria em motofrete.(E2)

Analisando os relatos sobre essa última questão, foi possível entender que mesmo com aqueles que demonstram interesse em deixar de trabalhar com entregas, o apreço pela moto e prazer de dirigir continuaria existindo, ponto este que explica parte das motivações em permanecer na profissão.

Não me reconheço fazendo outra coisa. Amo o que faço.(E2)

O principal motivo de estar na profissão é gostar da moto. Amo moto, meus pais sempre tiveram moto, aprendi com 8 anos. (E7)

Por isso ocorrem situações onde apesar de não trabalhar com aplicativos de entrega, alguns ainda se mantêm realizando motofrete na modalidade particular, seja para clientes e conhecidos, seja para si próprio e seu empreendimento.

## 7. CONCLUSÕES

Durante o trabalho, buscou-se expor o cenário ao qual os motoboys e motogirls estão inseridos, considerando tanto as questões relacionadas informalidade e o processo de “Uberização”. Um dos fatores considerados foi a crise do novo Coronavírus, responsável por inúmeras mortes e uma alteração na sociedade e no mercado de trabalho, onde o serviço de entregas adquire uma condição de serviço essencial ao considerarmos os momentos de quarentena ocorridos durante a pandemia, assim com a figura do moto entregador em destaque.

Ao realizar as entrevistas, foi possível conhecer a visão que os motoboys têm da vida de quem trabalha na rua, sobre duas rodas, em um trânsito veloz em busca dos meios de sobrevivência. Em primeiro momento a oferta de sair do senso comum por si só já é benéfica, pois permite ampliar o entendimento sobre a sociedade e o mercado de trabalho de quem está na informalidade. Em um segundo momento proporciona a oportunidade de analisar os relatos encontrados em contraponto as teorias e conhecimentos produzidos no ambiente acadêmico com o intuito de ao mesmo tempo que amplia horizontes pessoais, almeja acrescentar conteúdo útil para futuros estudos.

Tendo a existência da informalidade no decorrer da evolução do Neoliberalismo propiciado um ambiente favorável ao desenvolvimento de novas formas de organização e controle do trabalho e com o advento da evolução tecnológica, temos a economia do compartilhamento e o processo de “Uberização” com itens importantes ao entendimento da precarização das relações de trabalho nessa realidade dos motoboys.

Através das entrevistas concluímos que a ausência de qualificação, o despreparo dos motoristas, reside na desregulamentação dos aplicativos de entrega, que ao buscar o mercado dos trabalhadores informais, não exige curso específicos nem uso obrigatório de equipamentos de proteção individual, inclusive atualmente cobrando de seus motoristas o custo dos equipamentos.

Outro ponto que reforça a ideia de precarização ocorre ao tomarmos conhecimento das consequências físicas e emocionais na ocorrência de acidentes ou doença onde mesmo quando se tornam incapacitados a pratica laboral não existe uma forma de suporte ou compensação adequada, a qual existiria em um ambiente formal, com normas e legislação definida.

Não obstante a isso, temos também duas questões muito importantes, observadas durante o presente estudo: a extensa jornada de trabalho a qual se expõem estes trabalhadores do motofrete, dificultando a existência de momentos de lazer de descanso, bem como o medo

constante de punições fundamentadas em regras pouco claras e mecanicamente definidas por algoritmos computacionais pouco afetados por subjetividade ou decisão humana.

Essa a realidade se assemelha a ficção apresentada pela obra audiovisual *Black Mirror*, explicitada pela fala: "Não venha. Não quero você aqui. Não sei o que houve, mas eu não posso receber uma 2,6 no meu casamento" (NOSEDIVE, 2016) que trata exatamente dessa frieza dos algoritmos e das relações pessoais, onde um indivíduo é definido pela nota média atribuída a ele por outros usuários, sendo essa nota definidor de sua posição social e requisito para uso de serviços, similar ao que ocorre em aplicativos como o Uber onde o motorista precisa ter um valor mínimo de pontuação sob o risco de ser excluído da plataforma.

Como conclusão final entendemos que, em virtude do que expõe Toss, Einloft (2017), que as constantes alterações sofridas no mercado de trabalho ocasionam ao trabalhador uma vulnerabilidade social, vulnerabilidade está de difícil percepção por quem a vivencia e que acaba por criar uma história de vida fragmentada.

E os motoboys, no entanto, mesmo envoltos em todas as dificuldades, procuram se manter firmes ao seu amor pela moto enquanto almejam um futuro melhor.

## REFERÊNCIAS

ABILIO, L.C. **Uberização do trabalho: A subsunção real da viração**. Site Passapalavra, 19 de fevereiro de 2017. Disponível em :<  
<https://passapalavra.info/2017/02/110685/>>

ABILIO, L. C. **Uberização: a era do trabalhador just-in-time**. Estud. av., São Paulo, v.34, n.98, p. 111-126, abril de 2020. Disponível em  
 <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142020000100111&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100111&lng=pt&nrm=iso)>. acessos em 13 maio 2021.

ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho ? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho**. 11ª edição. São Paulo: Cortez, 2006.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 2ª Ed, Boitempo. São Paulo, 2020.

BASTOS, L.C.; SANTOS, W.S. dos. **A entrevista na pesquisa qualitativa**. Rio de Janeiro. Quartet, 2013.

BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. 1ª Edição. Rio de Janeiro: Zahar, 2001

CHURCHILL, G. **Marketing research: methodological foundations**. 2a ed. The Dryden Press, 1998.

**Com pandemia, entregadores de app têm mais trabalho, menos renda e maior risco à saúde**. BBC News Brasil, 01 de julho de 2020. Disponível em: <  
<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53258465>>. Acesso em 21/09/2020.

**Com quarentena, apps de entregas são oportunidade para trabalhadores e comércios**. Nathália Larghi, Valor Investe, 02 de abril de 2020. Disponível em :<  
<https://valorinveste.globo.com/objetivo/empreenda-se/noticia/2020/04/02/com-quarentena-apps-de-entregas-sao-oportunidade-para-trabalhadores-e-comercios.ghtml>>. Acesso em 21/09/2020.

**Concentração de motoboys em segundo 'Breque dos Apps' é fraca em São Paulo**. Folha de S.Paulo, 25 de julho de 2020. Disponível em:  
 <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/07/concentracao-de-motoboys-em-segundo-breque-dos-apps-e-fraca-em-sao-paulo.shtml>>. Acesso em 21/09/2020.

COSTA, Felipe Pinheiro Queiroz da. **Uberização e a Precarização do Emprego**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) Faculdade de Direito de Santa Rita. Universidade Federal da Paraíba, Santa Rita, 2019.

CRELIER, C. Agência de Notícias do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Número de pessoas que trabalham em veículos cresce 29,2%, maior alta da série.** Disponível em :< <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26424-numero-de-pessoas-que-trabalham-em-veiculos-cresce-29-maior-alta-da-serie/>>. Acesso em: 19/10/2020.

DEJOURS C. **A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho.** 5. ed. São Paulo: Cortez; Oboré, 1992.

DONOVAN, S. A.; BRADLEY, D. H.; SHIMABUKURO, J. O. **What Does the Gig Economy Mean for Workers?** Congressional Research Service, 2016.

FERRAZA, D. S.; ANTONELLO, C.S. **O Método de História de Vida: Contribuições para a Compreensão de Processos de Aprendizagem nas Organizações.** Revista Gestão.Org, 2017.

FERRETTI, Mundicarmo Maria Rocha. **Processo decisório administrativo : aspectos psicossociais.** FGV EBAPE - Dissertações, Mestrado Acadêmico em Administração, 1975.

FLICK, U. **Desenho da pesquisa qualitativa.** Artmed, 2016.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6. ed. São Pedro: Atlas, 2008.

**Infosiga SP.** Disponível em:< <http://www.respeitoavida.sp.gov.br/sobre/>> Acesso em 21/09/2020.

**Impacto da Covid-19 nas vendas de produtos de giro rápido no Brasil e ao redor do mundo.** The Nielsen Company (US), 2020.

LÖBLER, M. L. (2005). **Processamento da informação: uma avaliação dos diferentes níveis de conhecimento no processo de decisão.** (Tese de doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil. Disponível em:< <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/4732/000459266.pdf?sequence=1>>

MINAYO, M. C. S. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade.** Petrópolis: Vozes, 2001.

NOGUEIRA, M. L. M. **Mobilidade psicossocial: a história de Nil na cidade vivida.** 2004. 145 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social) – Departamento de Psicologia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais, 2004.

NOSEDIVE (Temporada 3, ep. 1). Black Mirror [Seriado]. Direção: Joe Wright. Produção: Laurie Borg, Charlie Brooker. Netflix, 2016. 1 vídeo (63 min.), color.

OLIVEIRA, V. L. R. de; OIVEIRA, Í. M.de. **As particularidades do trabalho dos motoboys no contexto brasileiro.** v. 6 n. 11, Revista Direitos, Trabalho e Política Social, 2020.

OMS. **Organização Mundial de Saúde**. Página inicial. Disponível em:  
<<https://covid19.who.int/>> Acesso em: 05/10/2020

PATRICIO, T.G. **A Luta por Direitos dos Trabalhadores “Uberizados”:  
Apontamentos Iniciais Sobre Organização e Atuação Coletivas**. Mediações - Revista de  
Ciências Sociais, 2020. Disponível em:<

<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/39594>>

PAIVA, Alessandra Marynna de. **O Caso Uber: um estudo acerca do fenômeno da  
informalidade global na economia compartilhada**. Trabalho de Conclusão da Escola de  
Direito e Relações Internacionais. Pontifícia Universidade Católica de Goiás, 2020.

**Precarização do trabalho aumenta o número de mortes de motoboys durante a  
pandemia**. Rede Esquerda Diário Brasil, 23 de maio de 2020. Disponível em:<

<https://www.esquerdadiario.com.br/Precarizacao-do-trabalho-aumenta-o-numero-de-mortes-de-motoboys-durante-a-pandemia>>. Acesso em: 21/09/2020.

PICCININI, V.; OLIVEIRA, S. R. DE; RÜBENICH, N. V. **Formal, flexível ou  
informal? - reflexões sobre o trabalho no Brasil**. In: PICCININI, V. et al. (Eds.). . O Mosaico  
do Trabalho na Sociedade Contemporânea: persistências e inovações. Porto Alegre: Editora da  
UFRGS, 2006

**Quanto ganha um entregador do Rappi, iFood, Uber Eats e Loggi**. Salário,  
07/04/2020. Disponível em: <<https://www.salario.com.br/quanto-ganha/entregador-rappi-ifood-uber-eats-loggi/>>. Acesso em 11/11/2020.

SÁ, T. **Precariedade e trabalho precário: consequências sociais da precarização  
laboral**. Configurações. Lisboa, 2010.

SBVC. **Sociedade Brasileira de Varejo e Consumo**. Página inicial. Disponível em :<  
<http://sbvc.com.br/anos-em-meses-ecommerce-brasileiro/>>. Acesso em: 03/09/2020

SILVA, I. M. F. da, NETTO, M. R. **Desemprego, precarização e informalidade:  
multifaces do neoliberalismo no mundo globalizado**. Colóquio Internacional: Recursos na  
Luta Contra a Pobreza. Montes Claros/MG – Brasil, de 26 a 28 de agosto de 2010.

SLEE, T. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo. Elefante,  
2017

SYMON, G.; CASSEL, C. **Qualitative organizational research: core methods and  
current challenges**. London: Sage , 2012.

TOSS, L.; EINLOFT, D. **Uber: uma abordagem crítica**. DMT em debate, 11 de abril  
de 2017. Disponível em :<http://www.dmtemdebate.com.br/uber-uma-abordagem-critica/>.  
Acesso em: 19/05/2021.

VACLAVIK, M.; OLIVEIRA, S. R. de; OLTRAMARI, A. **Empresariando a Informalidade: um debate teórico à luz dos novos modos de organização do trabalho.**

XVI Encontro Nacional da ABET (Associação Brasileira dos Estudos do Trabalho, 2019).

VALENTINA, Vivian Tavares Della; SALVAGNI, Julice; CRUZ, Daniel Viana Abs da. **A flexibilização enquanto precarização do trabalho: o caso dos motoristas de aplicativos.** Anais do VI Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais. Recife(PE) UFPE, 2019. Disponível em: < <https://www.even3.com.br/anais/vicbeo/171590-a-flexibilizacao-enquanto-precarizacao-do-trabalho--o-caso-dos-motoristas-de-aplicativo/> >. Acesso em: 24/11/2020.

## APÊNDICES A – ROTEIRO DE ENTREVISTA

### PARTE 1: IDENTIFICAR OS DADOS DO ENTREGADOR

1. Qual o seu Nome?
2. Qual a sua idade?
3. Onde você mora (cidade e bairro)?
4. Qual o estado civil ?
5. Possui filhos ?
6. Mora sozinho, com parentes ou com amigos? Moradia própria ou alugada ?
7. A quanto tempo exerce a função de entregador?
8. Qual o seu grau de escolaridade? E o de seus pais ?
9. Estava empregado antes de começar a trabalhar com o serviço de entregas?
10. A moto é seu único veículo ? E própria, alugada ou emprestada ?
11. Qual sua renda mensal ?

### PARTE 2: IDENTIFICAR A ROTINA DO ENTREGADOR

1. Trabalha em tempo integral como entregador ou possui outra atividade remunerada?
2. Quantas horas por dia, em média, trabalha com entregas? Qual o horário de trabalho ?
3. Possui carteira assinada ?
4. Qual sua renda média diária trabalhando especificamente com entregas via aplicativo ?
5. Quais os custos você tem com a moto que usa para trabalhar ?
6. Você tira férias ?
7. Quais atividades de lazer costuma praticar ?
  - ( ) Leitura (livros, revistas, etc.)
  - ( ) Cinema
  - ( ) Teatro
  - ( ) Televisão. Se sim, quais fontes ? (TV aberta, TV a cabo, Streaming via internet)
  - ( ) Esportes. Se sim, qual ou quais ?

( ) Viagem

8. Como é sua rotina de trabalho ?
9. Possui metas e cobranças por prazos e quantidade de entregas ?
10. Quais as consequências ao não atingir metas ?
11. Quais dificuldades você enxerga na profissão de motoboy ?
12. Quais medos você tem ao exercer a profissão ?
13. Pretende trocar de profissão ? Se sim, para qual profissão e o que tem feito para alcançar esse objetivo ?
14. Participou do movimento “Breque dos apps” ?
15. Com quais aplicativos trabalha (iFood, Rappi, Loggi, Uber Eats, outro) ?

### **PARTE 3: IDENTIFICAR A HISTÓRIA DE VIDA DO ENTREGADOR**

1. Porque tomou a decisão de trabalhar como motoboy ?
2. O que leva a permanecer nessa profissão ?
3. Tem integrantes da família nessa mesma profissão ?
4. O que teria sido se não fosse motoboy ?
5. Quais as perspectivas pro futuro, pra onde vai ?