



FACULDADE EVANGÉLICA DE GOIANÉSIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

**REVOLUÇÃO DIGITAL DO TRABALHO:
RELAÇÕES DE EMPREGO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS DIGITAIS DE
DELYVERI EM GOIANÉSIA/GOIÁS**

LEONARDO COSTA CARVALHO

Goianésia/GO

2021

LEONARDO COSTA CARVALHO

**REVOLUÇÃO DIGITAL DO TRABALHO:
RELAÇÕES DE EMPREGO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS DIGITAIS DE
DELYVERI EM GOIANÉSIA/GOIÁS**

Artigo Científico apresentado junto ao Curso de Direito da FACEG (Faculdade Evangélica de Goianésia), como exigência parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Me^a Prof.^a Simone Maria da Silva

Goianésia/GO

2021

FOLHA DE APROVAÇÃO

REVOLUÇÃO DIGITAL DO TRABALHO: RELAÇÕES DE EMPREGO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS DIGITAIS DE DELYVERI EM GOIANÉSIA/GOIÁS

Este Artigo Científico foi julgado adequado para a obtenção do título de Bacharel em Direito e aprovado em sua forma final pela banca examinadora da Faculdade Evangélica de Goianésia/GO- FACEG

Aprovada em, ___ de ___ de 20....

Nota Final _____

Banca Examinadora

Prof.^a Mestre Simone Maria da Silva
Orientador

Prof. Doutora Maísa França Teixeira
Professor convidado 1

Prof. Especialista Osmar Domingos de Barros Filho
Professor convidado 2

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a DEUS, por sempre abençoar e conduzir-me, com amor e fraternidade perante os obstáculos enfrentados no caminho da minha graduação.

Aos meus familiares, que me permitiram a oportunidade de realizar este sonho, em especial meus pais e irmão, no qual dedico minha imensa admiração e gratidão por toda vida, que sempre estiveram ao meu lado nos momentos difíceis e alegres, sempre impulsionando e trabalhando em prol da realização dos meus sonhos.

Aos meus queridos professores constituintes do corpo docente da FACULDADE EVANGÉLICA DE GOIANÉSIA, que sem medir esforços me passarão o melhor conteúdo para meu crescimento pessoal e profissional.

Em especial a minha prezada e querida orientadora Prof. Simone Maria Da Silva, pela imensa dedicação, compreensão e amizade, que foram fundamentais para que eu pudesse concretizar mais essa etapa de conclusão de curso.

Aos meus colegas de curso, que assim como eu encerram mais uma etapa árdua da vida acadêmica, e pela amizade de todos que levarei para vida.

EPÍGRAFE

“A justiça não consiste em ser neutro entre o certo e o errado, mas em descobrir o certo e sustentá-lo, onde quer que ele se encontre, contra o errado”.

- Theodore Roosevelt

REVOLUÇÃO DIGITAL DO TRABALHO: RELAÇÕES DE EMPREGO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS DIGITAIS DE DELIVERY EM GOIANÉSIA/GOIÁS

LEONARDO COSTA CARVALHO¹
SIMONE MARIA DA SILVA²

¹Discente do curso de Direito da Faculdade Evangélica de Goianésia- e-mail: leonardo_costacarvalho@outlook.com

²Docente do curso de Direito da Faculdade Evangélica de Goianésia- e-mail: smsr.direito@hotmail.com

RESUMO: A presente pesquisa, intitulada “Vínculo Empregatício entre motoboys e empresas de Delivery em Goianésia/Goias”, buscou discorrer sobre as lacunas existentes na Legislação Trabalhista, que existe em torno dos trabalhadores que laboram como entregadores de comida, através de aplicativos em Goianésia/Goias. O tema abordado se justifica tendo em vista, que existem várias discussões sobre o assunto e não há uma legislação específica que trata sobre o tema abordado, e conforme pesquisa realizada pela Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista (Remir Trabalho) onde ouviu 252 pessoas de 26 cidades entre os dias 13 e 20 de abril por meio de um questionário online, entre os entrevistados, 60,3% relataram uma queda na remuneração, comparando o período de pandemia ao momento anterior. O problema que se buscou responder foi: Existe vínculo empregatício entre os entregadores motociclistas e as empresas digitais de delivery em Goianésia/Goias? O objetivo geral da pesquisa foi analisar o cenário trabalhista e as condições de trabalho dos entregadores de comida que trabalham no sistema Delivery por aplicativo na respectiva cidade. A metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica e documental. Dentre as constatações que a pesquisa proporcionou foi que apesar do trabalho árduo exercido pelos trabalhadores de delivery, não há reconhecimento pelas empresas que os contratam, de forma que não há vínculo empregatício e tampouco responsabilização por parte destas.

PALAVRAS-CHAVE: Entregadores de aplicativos. Legislação. Condições de Trabalho.

ABSTRACT: This research, entitled "Employment Bond between motorcycle couriers and Delivery companies in Goianésia/Goias", sought to discuss the gaps in the Labor Legislation, which exist around workers who work as food deliverers, through applications in Goianésia /Goias. The topic discussed is justified in view of the fact that there are several discussions on the subject and there is no specific legislation dealing with the topic, and according to a survey conducted by the Labor Reform Studies and Monitoring Network (Remir Trabalho) where 252 people were heard. from 26 cities between April 13th and 20th through an online questionnaire, among respondents, 60.3% reported a drop in pay, comparing the pandemic period to the previous moment. The problem that we tried to answer was: Is there an employment relationship between motorcycle deliverymen and digital delivery companies in Goianésia/Goias? The general objective of the research was to analyze the labor scenario and the working conditions of food deliverers who work in the Delivery by application system in the respective city. The methodology used was bibliographic and documentary research. Among the findings that the research provided was that despite the hard work performed by delivery workers, there is no recognition by the companies that hire them, so that there is no employment relationship or accountability on their part.

KEYWORDS: Application deliverers. Legislation. Work conditions

INTRODUÇÃO

Como vem sendo visto, ultimamente, a sociedade atual, tem buscado cada vez mais pelo comodismo e praticidade, para atender essa demanda da procura de serviços de entregas, empresas de tecnologia desenvolveram aplicativos com finalidades de *delivery* na área de alimentação, para melhor atender o público em geral. A aceitação dos novos aplicativos ocorreu de forma espantosa, assim, acarretando uma grande procura pelos internautas, e cada vez mais downloads são efetuados, e conseqüentemente, mais pessoas acessam e se cadastram na rede.

Com o crescimento da demanda, os pedidos de entregas por aplicativos foram aumentando, e gerando mais empregos, mas também uma concorrência entre os próprios entregadores, onde os mesmos se colocam em estado de perigo, realizando as entregas em alta velocidade, com o intuito de economizar tempo para a próxima entrega, gerando um grande risco, em alguns casos, graves acidentes com os trabalhadores.

No ano de 2020 a pandemia do novo Corona Vírus (COVID-19), assolou todos os brasileiros, e uma das formas de enfrentamento no país foi formato por *lockdown*, abrigoando as pessoas ficarem em casa como forma de prevenção e não propagação do vírus, deste então a procura por *delivery* cresceu mais uma vez de forma extra exponencial, a procura aumentou, e conseqüentemente a carga horária para os motoboys também aumentaram, os colando em mais uma situação de risco, frente aos atuais acontecimentos.

Dessa forma, a presente pesquisa busca discorrer sobre as lacunas existentes na lei trabalhista, que há em torno dos trabalhadores que laboram como entregadores de alimentos, através de aplicativos apropriados em Goianésia/Goias.

O tema abordado justifica-se, tendo em vista, que existem várias discussões sobre o assunto e não há uma legislação específica que trata sobre o tema abordado, e conforme pesquisa realizada pela Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista (Remir Trabalho) onde ouviu 252 pessoas de 26 cidades entre os dias 13 e 20 de abril por meio de um questionário online, entre os entrevistados, 60,3% relataram uma queda na remuneração, comparando o período de pandemia ao momento anterior.

Sendo assim, a problematização desta pesquisa se resume da seguinte

forma: Existe vínculo empregatício entre os entregadores motociclistas e as empresas digitais de delivery em Goianésia/Goiás? Em caso de acidente no decorrer do trabalho, quem será responsabilizado?

Assim, o objetivo geral da pesquisa foi analisar o cenário trabalhista e as condições de trabalho dos entregadores de comida que trabalham no sistema Delivery por aplicativo em Goianésia/Goiás. Dentre os objetivos específicos destacou-se compreender os vínculos gerais dos colaboradores e as empresas que fornecem seus serviços, entender a demanda pela procura dessas empresas no município de Goianésia/GO, verificar como são realizadas as contratações dos motociclistas e a empresa dentre outros.

A metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica e documental, dentre artigos científicos, dissertações, teses. Dentre os autores que serviram como fontes foram: Oliveira et al (2020), Andrade (2020), Correa (2019), Delgado (2019), Leite (2020), Policarpo (2021). dentre outros.

O trabalho foi dividido em três partes. O primeiro tópico discorre sobre Direitos Trabalhistas e Motociclistas, indicando os direitos dos trabalhadores no âmbito geral, a diferença entre relação de emprego e relação de trabalho, os tipos de contrato existente na Consolidação das Leis Trabalhista- CLT, os direitos relacionados aos motociclistas dentre outros. O segundo tópico, versa sobre os aplicativos de delivery e a pandemia, apresentando a ascensão dos aplicativos de comida na nova era digital e o crescimento da demanda na pandemia.

Já no terceiro tópico é evidenciado o cenário dos entregadores de comida através de aplicativo delivery em Goianésia/Goiás: Legislação e Jurisprudência, abordando a realidade dos contratos de trabalho dos entregadores na respectiva cidade, demonstrando a legislação existente e jurisprudências. Para finalizar o último tópico tratará sobre as considerações finais que abordará o parecer final de tudo que foi estudado nos tópicos anteriores, apontando futuras contribuições sobre o tema.

1. HISTÓRICO DOS DIREITOS DOS MOTOCICLISTAS E MOTOBOYS NO ÂMBITO DO DIREITO TRABALHISTA

A profissão de motociclista teve um pontapé inicial em meados do século XX, com os motoqueiros do Exército Britânico que exerciam papéis indispensáveis para a formação do sistema de informação militar. Adiante, na década de 70, essa profissão foi reconhecida e passou a ter efetividade na prática civil (MORAES, 2008)

No Brasil, o primeiro sistema de transporte alternativo que utilizava motocicletas como veículo para transporte de clientes surgiu na década de 1990, em Crateús, na região Norte do Ceará. A partir disso, inúmeras cidades do Ceará e demais estados adotaram esse sistema como uma alternativa no transporte urbano, o que se tornou uma ocupação e fonte de renda.

A motocicleta passou a representar um meio de transporte importante, especialmente para a classe trabalhadora. Isto pois, nos dizeres Silva (2011, p. 1048-1055): “Devido ao custo acessível do veículo e das tarifas de serviço, é um equipamento que facilita a aquisição para a profissionalização e contribui para a mobilidade social”.

De acordo com De Sousa Albuquerque (2012, *online*, *apud* GOMES, 2009, p. 124-140), “apesar de Crateús ser a cidade onde surgiu o sistema, Sobral foi o primeiro município a regulamentar a profissão de moto táxi, por meio da Lei nº 110/1996. O referido sistema foi utilizado como referência para diversas cidades do Nordeste e de outras regiões do Brasil. A partir disso, no 2008, havia 634 mototaxistas atuando no transporte urbano”.

Na qualidade de profissão, em 2009 adveio a Lei n. 12.009/09, a qual estabelece as regras gerais para o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, bem como dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, e estabelece regras gerais para a regulação deste serviço.

À vista disso, os mototaxistas e motoboys passaram a ser considerados profissionais que operam no transporte de passageiros, documentos, valores, mercadorias e encomendas. Outrossim, gradativamente, esses profissionais vêm se

estabelecendo como uma das profissões com maior desenvolvimento no mercado informal brasileiro.

Dentre as regras gerais para o exercício de tais atividades, a Lei n. 12.009/09 estabelece em seu art. 2º o seguinte:

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

I – ter completado 21 (vinte e um) anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;

III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I – carteira de identidade;

II – título de eleitor;

III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;

IV – atestado de residência;

V – certidões negativas das varas criminais;

VI – identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Não obstante todos esses requisitos necessários para o exercício da profissão, a utilização de motocicleta como ferramenta de trabalho concorre para o aumento de acidentes de trabalho. Isto pois, os profissionais que trabalham na entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua são um dos grupos mais vulneráveis e expostos a diversos riscos ocupacionais no desenvolvimento de suas atividades.

Sobre isso, a Constituição Federal, seu art. 7º, incisos XXII e XXVIII, estipula como direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, de maneira específica, além de outros que visem à melhoria de sua condição social, a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde; higiene; e segurança. Além disso, prevê um seguro contra acidentes de trabalho a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa (LOPES; BRITO, 2020).

A Resolução CONTRAN nº 356, de 02 de agosto de 2010, prevê os requisitos necessários para o transporte remunerado de passageiros, assim como estipula os requisitos mínimos de segurança exigidos para o exercício da profissão. Por conseguinte, a Resolução da CONTRAN nº 410, de 02 de agosto de 2012 normatiza os cursos especializados e obrigatórios destinados a profissionais mototaxistas a fim de aperfeiçoar o serviço e criar condições mínimas para a execução da atividade (CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2010, *online*; CONSELHO

NACIONAL DE TRÂNSITO, 2012, *online*).

A Constituição Federal também traz, em seu artigo 170, os princípios gerais da atividade econômica. Nele, é previsto que a ordem econômica será fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tendo-se por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social (LOPES e BRITO, 2020).

Desta feita, no ano de 2014, foi publicada a Lei n. 12.997/14, a qual prevê que os empregados que usufruem de motocicleta para o exercício de sua atividade profissional, a despeito de sua função originária, possuem direito ao adicional de 30% sobre o salário básico, fora os aumentos oriundos de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa (BRASIL, 2014).

Desta feita, conforme apontado por Silva (2011, p. 1048-1055), “o advento de legislação acerca do tema colabora com a redução da precarização do trabalho. Só assim é possível afastá-lo da clandestinidade, uma vez que as más condições laborais a que os mototaxistas são submetidos, além de elevarem o risco de se envolverem em acidentes de trânsito, os expõem ao desgaste e pode resultarem em distúrbios do sono, sedentarismo, irritabilidade, fadiga, dentre outros”.

Além disso, o advento da Lei 12.997/14 promoveu relevante inovação no Texto Consolidado e ampliou o rol de atividades ou operações perigosas disciplinadas nos incisos I e II do art. 193 da CLT. Portanto, passou a considerar, nos exatos dizeres de Silva (2015, p. 178-189):

como de risco acentuado, as atividades do trabalhador em motocicleta. A matéria foi recentemente regulamentada pela Portaria nº 1.565, de 13 de outubro de 2014, do Ministério do Trabalho e Emprego, a qual aprovou o Anexo 5 – Atividades Perigosas em Motocicleta – da Norma Regulamentadora nº 16, que disciplina as “Atividades e Operações Perigosas”.

Outrossim, considerando a capacidade de prestar serviço com mais rapidez e agilidade, houve um significativo aumento no número de motociclistas nos centros urbanos que prestam serviços de entregas rápidas por meio de motocicletas.

Importante ressaltar, no entanto, que este crescimento acentuado ligado à alta exposição a situações de risco e às precárias condições de trabalho, resultam acarretam no aumento da taxa de acidentes entre esta classe trabalhadora.

De acordo com Silva (2008 *apud* Organização Mundial da Saúde, 2004, *online*) o conceito formal de riscos para acidente de trânsito resume-se em:

a) riscos que influenciam a exposição, tais como os fatores socioeconômicos; b) riscos de envolvimento em acidentes (como defeitos nas pistas, abuso de velocidade); c) riscos que influenciam a gravidade do acidente (equipamentos de proteção inadequados ou não usados, velocidade, por exemplo); d) riscos que influenciam a gravidade do trauma na fase pós acidente (como retardo no resgate das vítimas, falta de atendimento médico/hospitalar adequado).

Um estudo realizado por Dorna *et al.* (2021) com motociclistas demonstrou que as causas de acidentes mais frequentes entre este grupo de trabalhadores são as colisões com outro tipo de veículo, seguidos de quedas da motocicleta. Tais acidentes foram associadas ao desrespeito à sinalização existente, alta velocidade e falta de atenção.

Além de serem inseridos como principal risco ocupacional o acidente de trânsito, há outros riscos inerentes a profissão, citados por De Sousa Albuquerque (2012, *online*), tais como:

assalto, estresse, hemorroidas, insolação, risco para câncer de pele, desidratação, perda da visão por conta do excesso de luminosidade e falta de proteção para os olhos, e por fim tem o risco de lombalgia, devido o mesmo não ficar em posição ergonômica e permanecer horas sentado e curvado sobre o banco da motocicleta.

Pelo exposto, constata-se que essa classe de trabalhadores retratam um grupo de pessoas com grande risco de acometimento de acidentes, desde acidentes advindos de sua atividade laboral, à acidentes de trânsito em si, que podem ocorrer em seus trajetos de trabalho.

Não obstante os perigos inerentes à profissão, Castro (2010, *online*) aborda sobre a importância dos profissionais que utilizam a motocicleta como meio de trabalho. Isto pois, em seus dizeres:

Os motociclistas profissionais atendem as diversas classes e setores da sociedade, pois eles transportam mercadorias para ambos: dos bancos para as indústrias e vice-versa, dos bancos para os feirantes, das costureiras para os bancos, dos bancos para outros bancos, de pizzarias para os seus clientes, dentre outros. Sua atuação permite abarcar as diferentes economias da sociedade.

Além da importância da referida profissão, ela se tornou atrativa e expansiva entre a classe de trabalhadores pela sua flexibilidade de jornada de trabalho das formas de contratação.

Essa natureza de trabalho atende perfeitamente aos modos de ação da

empresa multinacional *Uber Technologies Inc. – Uber*, considerada uma *start-up*. A referida empresa proporciona serviço individual de passageiros por meio de aplicativo, instalado em telefones celulares (WISNIEWSKI, 2016).

Na referida empresa, cabe ao trabalhador sustentar os custos de seu negócio, sendo incumbido pelos custos de produção e manutenção de sua ferramenta de trabalho.

A referida empresa, após sua expansão, passou a atuar também no ramo de entrega de refeição, conhecido como *Uber Eats*, no qual as pessoas escolhem no aplicativo o restaurante e a comida, e a entrega é realizada por motociclistas (*UBER EATS, online*).

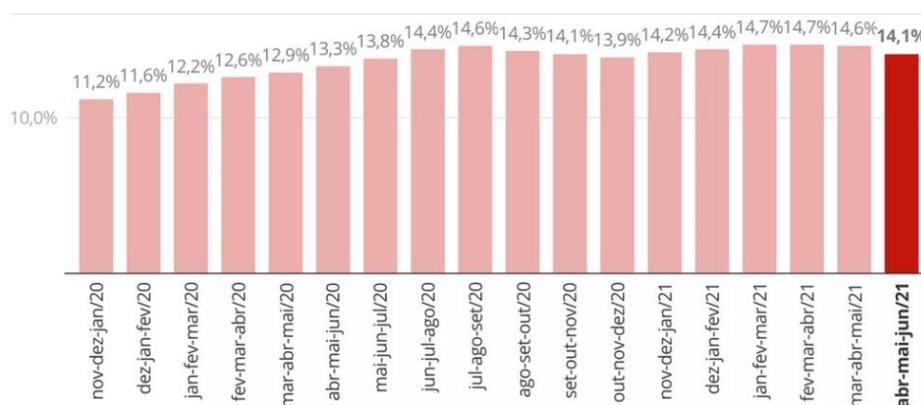
Da Silva Monty (2018, p. 413-419), “aponta que o supracitado serviço de Uber Eats foi inaugurado em dezembro de 2016 em São Paulo e em junho de 2017 no Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Destaca que os benefícios para os consumidores foi o fato de estes conseguirem visualizar os restaurantes vizinhos e acompanhar o pedido em tempo real pelo aplicativo instalado no aparelho celular, com prazo médio de entrega de 30 minutos”.

A partir disso, diversas empresas que atuam no ramo de alimentação começaram a se organizar para atender os clientes por meio de aplicativos e efetuar as entregas desses alimentos por profissionais sem qualquer tipo de vínculo empregatício (WESCHENFELDER, 2019).

A história dos aplicativos de delivery será melhor abordada no tópico subsequente, com enfoque na pandemia do Covid-19, onde tiveram um numeroso destaque.

2. A HISTÓRIA DOS APLICATIVOS DE DELIVERY E A ASSENÇÃO A PANDEMIA DO COVID-19

No 2º trimestre de 2021, a taxa de desemprego no Brasil ficou em 14,1%, atingindo a marca de 14,4 milhões de brasileiros (IBGE), vejamos:



Fonte: IBGE

Conforme visto na tabela acima colacionada, o nível de desemprego no Brasil vem aumentando gradativamente. Dessa forma, a população teve que aderir um meio de trabalho não normatizado para sua subsistência (TINOCO; CONCEIÇÃO, 2020).

Neste contexto de mercado informal, importante destacar o modelo inicialmente explorado pela plataforma *Uber*, que só no Brasil contam com 1 milhão de motoristas e parceiros de entrega. Destaca-se que a plataforma não os reconhece como colaboradores diretos, mas sim como “parceiros”, eximindo-se de qualquer responsabilidade legal de contratação (BRAGA, 2020).

Além do *Uber*, Tinoco e Conceição (2020) citam como exemplo os *startups* como o *Rappi*, *Uber Eats* e *Ifood*, que tem sido amplamente utilizado no país por serem uma atividade remunerada através de aplicativos de entrega. Sobre isso, Braga (2020, p. 12) destaca que:

Para os denominados “parceiros”, empresas como a *Uber*, *iFood*, *Rappi*, *Loggi* e *99*, vendem a ideia de que o colaborador é autônomo e determina sua própria demanda de trabalho. Na prática, o que se observa são as empresas apresentando um crescimento exponencial de suas operações enquanto negam quaisquer mínimos direitos trabalhistas para os funcionários.

Brito e Lopes (2020) destacam que a condição de vulnerabilidade dos trabalhadores vinculados a aplicativos digitais e plataformas restou ainda mais evidenciada com o advento da pandemia do SARS-CoV-2, corona vírus causador da doença Covid-19, uma vez que, mesmo sendo essenciais, os trabalhadores não tiveram o reconhecimento da condição de empregados no Brasil. Isto pois, conforme é apontado por Braga:

Neste novo mercado de trabalho, definido pela uberização, o trabalhador, sem qualquer respaldo legal, é responsável pelo instrumento de trabalho e está à mercê da distribuição da demanda e de valores conforme determinação destas empresas. A partir disto, torna-se relevante entender o contexto de trabalho destes entregadores, que são colaboradores de organizações que não os veem como funcionários, mas sim como autônomos que utilizam apenas da tecnologia disponibilizada nos aplicativos (BRAGA, 2020, p. 13).

Desta feita, de acordo com os ensinamentos de Silvestre, Neto e Amaral (2021, *online*) se, de um lado, o trabalho dos entregadores que utilizam motocicletas viabilizou que as pessoas permanecessem em quarentena, o cenário da pandemia do Covid-19 tornou ainda mais evidente o processo de “uberização” do trabalho em curso no Brasil.

Assim, com o advento da pandemia do COVID-19, os entregadores de aplicativos e plataformas eletrônicas ocuparam um espaço de destaque no meio social, uma vez que, através deles, a população ficou possibilitada de realizar os consumos que outrora eram efetuados pessoalmente. Sobre isso, Tinoco e Conceição (2020, p. 1) apontam que:

A atividade exercida pelos motoboys, através de aplicativos de entrega de alimentos, se tornou um trabalho de subsistência de muitos brasileiros que se encontram sem alternativas de emprego devido à crise econômica e conseqüente aumento da taxa de informalidade. Com o surgimento da pandemia do Corona Vírus (COVID-19) a demanda por entregas de aplicativo aumentaram, todavia, as empresas que fornecem esse tipo de serviço não têm como prioridade trabalhar em melhorias de segurança e de aumento da lucratividade dos seus parceiros que se arriscam nas ruas diariamente.

Tudo isso aconteceu com o fito de conter o avanço da doença. Por isso, as determinações governamentais ao redor do mundo impuseram o fechamento de estabelecimentos comerciais, restrições de atividades econômicas ao consumo a parte da população, especialmente de alimentação (BRITO; LOPES, 2020).

Braga (2020 *apud* Salomão 2020) destaca que “apenas a empresa *Rappi* cresceu em 300% (trezentos por cento) no número de solicitações de cadastro de entregadores no aplicativo em abril de 2020”. Além disto, a empresa triplicou as contratações de responsáveis por fazer compras no supermercado para o cliente, que são os denominados *personal shoppers*.

Ocorre que esse processo “uberização” diz respeito a um novo estágio de exploração do trabalho. Sobre isso, Silvestre, Neto e Amaral (2021, *online, apud* ABÍLIO, 2017, *online*) apontam que:

provoca alterações qualitativas no estatuto do trabalhador e na configuração das empresas, assim como nas formas de organização, gerenciamento, expropriação e controle sobre o trabalho. Trata-se da propagação do modelo *just in time*, uma forma de trabalho sob demanda que vem se tornando tendência nas formas de subcontratação em todo o mundo. As empresas que medeiam a relação entre os usuários e os trabalhadores cadastrados nas plataformas digitais são empresas aplicativo: um modelo de negócio que transfere riscos e custos não mais para outras empresas a elas subordinadas, mas sim para um enorme contingente de trabalhadores autônomos disponíveis ao trabalho. Essas empresas, ao intermediarem a relação entre trabalhadores e usuários, provendo a estrutura digital, estabelecem e administram as regras da prestação de serviço, quem pode ou não permanecer vinculado à plataforma e mesmo a porcentagem do pagamento repassada ao trabalhador.

Ainda sobre o crescimento das plataformas de entrega, Braga (2020 *apud* Salomão 2020) aponta que o *iFood* passou do número de 147.000 (cento e quarenta e sete mil) entregadores no mês de fevereiro para 170.000 (cento e setenta mil) entregadores no mês de março. Além disso, a plataforma teve o número de 175.000 (cento e setenta e cinco mil) solicitações para entrar na plataforma no mês de março, sendo que no mês de fevereiro tiveram somente 85.000 (oitenta e cinco mil), o que equivale a um aumento de mais de 100% (cem por cento).

Assim, tem-se que a pandemia do Covid-19 acelerou a transformação digital das empresas, o que gerou maior expansão e visibilidade ao modelo de negócios das plataformas digitais de entregas, de modo a promover um acréscimo nessa atividade econômica, a ponto de destoar das outras atividades ora em declínio (OLIVEIRA; SANTOS; ROCHA, 2020).

Ocorre que, em meio a essa situação de isolamento social com a finalidade de evitar a proliferação da enfermidade, houve aumento da demanda por atendimentos de entrega de alimentos por aplicativo o que expõe os motoboys a mais riscos laborais (TINOCO; CONCEIÇÃO, 2020). Neste cenário, Braga (2020 *apud*

Silva; Oliveira; Fontana (2011, *online*) e Silva (2008, *online*), apontam que:

estes trabalhadores costumam estar sob longas jornadas de trabalho, exercem suas atividades sob constante pressão temporal, por parte dos clientes e dos empregadores e ainda estão expostos a riscos físicos, químicos, ergonômicos, biológicos, mecânicos e psicossociais, aumentando o risco de acidentes.

Desta feita, os trabalhadores das referidas plataformas têm suportado, de forma ainda mais potencializada, os riscos inerentes à atividade econômica, especialmente o fardo sanitário de continuar nas ruas, fazendo as entregas para aqueles que estão isolados ou em distanciamento social (OLIVEIRA; SANTOS; ROCHA, 2020).

Agora, no tocante aos aplicativos de *delivery*, implantado no Brasil em 2011, é notória a expansão do referido meio de trabalho, que se tornou comum e visível nas ruas motociclistas ou ciclistas com uma caixa térmica nas costas estampando os logos dessas empresas de aplicativos de comida.

Ocorre que, as referidas plataformas digitais de trabalho, apesar de serem a expressão tecnológica do modelo empresarial da Quarta Revolução Industrial, são demarcadas pela precariedade e falta de proteção legal (OLIVEIRA; SANTOS; ROCHA, 2020).

Advém que, embora exista uma lei para regulamentar a profissão, atualmente aplicativos como *Uber*, *Cabify*, *99*, *iFood*, *Rappi*, *Loggi*, isentam-se das responsabilidades relacionadas as atividades capitalistas, tanto quanto a aquisição dos meios de produção, bem como aos direitos e condições mínimas de trabalho, uma vez que vendem a ideia de que o motoboy oferecerá seu serviço de forma autônoma e voluntária.

A forma de trabalho é realizada mediante “parceria”, em que o aplicativo só paga por produtividade. Desta feita, o trabalhador necessita de muitas horas de dedicação no seu dia para atingir uma margem de ganho que possibilite o mínimo de renda para o seu sustento (TINOCO; CONCEIÇÃO, 2020).

O que se percebe, portanto, é que há a necessidade de readequação dos direitos dos trabalhadores a nova realidade. Sobre isso, inclusive, dissertam Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021 *apud* ANTUNES, 2020, *online*):

Conforme a realidade sob o capitalismo pandêmico vem servindo como um

laboratório para a experimentação e ampliação do trabalho informacional-digital, como o teletrabalho e as demais formas comandadas por algoritmos, a importância de se compreender a relação entre trabalho, tempo livre e lazer dos trabalhadores uberizados reside no fato de tal modalidade figurar, cada vez mais, como um modelo a ser adotado pelos mais diversos setores. Assim, a dinâmica de trabalho dos entregadores via aplicativo fornece indícios substanciais do que os gestores do capital e as grandes corporações pretendem impor em larga escala à classe trabalhadora.

Sobre isso, recentemente, uma juíza da 11ª Vara de Trabalho de Salvador reconheceu o vínculo empregatício entre o trabalhador e a empresa de entrega de comida por aplicativos *UberEats*. A empresa, no entanto, tuteou da decisão e almeja interpor recurso, sob o argumento de que a decisão se trata de um entendimento isolado e que não há vínculo entre a empresa e seus “parceiros” (FUCCIA, 2021).

A juíza Fernanda Carvalho Azevedo Formighier, da 11ª Vara do Trabalho de Salvador, ao reconhecer vínculo empregatício entre um entregador e a Uber do Brasil Tecnologia, delineou o seguinte:

As provas dos autos evidenciam que o reclamante não era dono e senhor da sua força de trabalho, não possuindo autonomia para exercer a atividade no horário e da forma como melhor lhe aprouvesse, restando provada a subordinação jurídica alegada.

Espera-se, portanto, que a legislação e jurisprudência entrem em um consenso para oportunizar aos trabalhadores que trabalham sob condições precárias o devido reconhecimento e respeito.

3. CENÁRIO DOS MOTOCICLISTAS ATRAVÉS DE APLICATIVO DELIVERY EM GOIANÉSIA/GOIÁS

Para responder a problemática da presente pesquisa, foi realizada uma pesquisa qualitativa, de natureza descritiva. Assim, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com os entregadores motociclistas da cidade de Goianésia-GO, para compreender se há vínculo empregatício entre os entregadores e as empresas digitais de delivery.

A cidade de Goianésia-GO, local onde foi realizada a pesquisa, possui uma população estimada de 72.045 (setenta e duas mil e quarenta e cinco pessoas). Segundo dados do IBGE, no ano de 2019, o salário médio mensal dos habitantes era de 2.1 salários mínimos. Já no tocante a proporção de pessoas ocupadas em relação

à população total, o percentual era de 24.3% (IBGE, 2019).

Assim, entre os dias 19 e 20 de novembro de 2021, foram entrevistados pessoalmente 05 (cinco) entregadores de *delivery* da supracitada cidade. Nas referidas entrevistas, foram apresentados (onze) questionamentos, os quais foram preenchidos em uma tabela manual.

A divulgação e distribuição do formulário de entrevista foi feita sobretudo via grupos de mensagens, com colaboração dos próprios participantes e se embasou na prática de amostragem não probabilística conhecida como “bola de neve”.

Trata-se de uma técnica de pesquisa utilizada principalmente para fins exploratórios, sendo conveniente para o estudo de populações de difícil acesso e mensuração.

Na transcrição dos excertos das entrevistas, buscou-se preservar os elementos da linguagem oral dos entrevistados. A análise dos dados teve como norte a pergunta de pesquisa e foi feita a partir da interlocução com a bibliografia mobilizada no estudo.

Dos 05 (cinco) entrevistados, todos do século masculino, constatou-se que a média de idade entre os trabalhadores de 25 (vinte e cinco) e 30 (trinta anos). Dentre os entrevistados, somente um possuía Carteira de Trabalho assinada e todos laboravam em mais de um local, conforme se vê na tabela a seguir:

	SEXO	IDADE	CTPS ASSINADA	DOIS EMPREGOS
1ºENTREVISTADO	Masculino	25	Sim	Sim
2ºENTREVISTADO	Masculino	30	Não	Sim
3ºENTREVISTADO	Masculino	29	Não	Sim
4ºENTREVISTADO	Masculino	29	Não	Sim
5ºENTREVISTADO	Masculino	27	Não	Sim

A média de tempo em que os entrevistados atuam na função de motoboy (entregador de aplicativo) variou entre 02 (dois) meses a 10 (dez) anos, o que denota que há quem utiliza o meio de trabalho como subsistência e quem ainda está se adaptando à nova maneira de auferir renda.

As plataformas utilizadas pelos motoboys (entregadores de aplicativo) entrevistados na cidade de Goianésia-GO são o Aiqfome, *WhatsApp*, Ifood, Abrafood. No entanto, dois dos entrevistados relataram que não possuem cadastros em aplicativos, somente realizam entregas conforme estabelecimento comercial solicita,

vejamos a tabela demonstrativa:



Fonte: entrevista com motociclistas entregadores de delivery em Goianésia-GO.

A média de entregas realizadas, segundo constatado, variam entre 30 (trinta) e 70 (setenta) diárias, sendo que, por não possuírem Carteira de Trabalho assinada, os trabalhadores não possuem vínculo empregatício com o estabelecimento comercial, tampouco com o aplicativo de entregas.

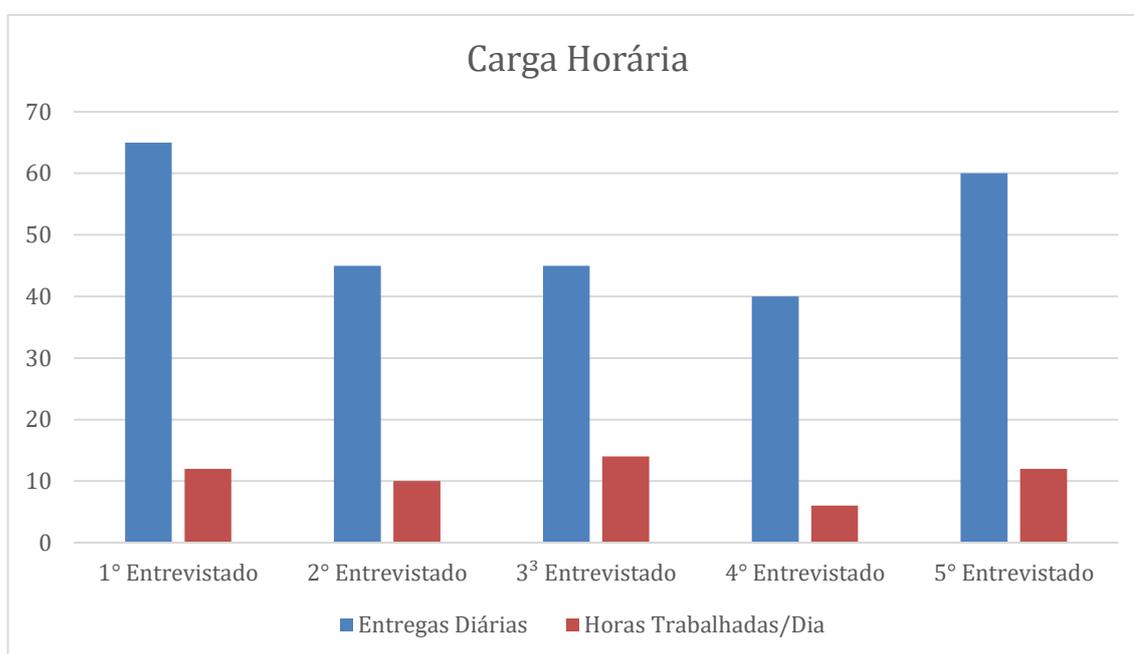
Desta feita, a maneira utilizada para auferirem renda é pelo percentual de entrega realizada. A média recebida, então, varia entre dois salários mínimos a R\$ 5.500,00 (cinco mil e quinhentos) líquidos ao mês, conforme se denota do seguinte gráfico descritivo:



Fonte: entrevista com motociclistas entregadores de delivery em Goianésia-GO.

Ocorre que, por não possuírem vínculo empregatício, quem arca com as despesas de manutenção da motocicleta são os próprios trabalhadores, o que é subtraído do rendimento mensal.

No tocante a carga horária trabalhada, foi levado em conta que a maioria dos trabalhadores entrevistados laboram em mais de um estabelecimento, sendo que um deles realiza entrega para até 05 (cinco) locais. Desta feita, a média diária de trabalho exercido pelos motoboys é entre 06 (seis) a 14 (quatorze) horas diárias. Veja-se a ilustração da carga horária e entregas realizadas por dia:



Fonte: entrevista com motociclistas entregadores de delivery em Goianésia-GO.

Conclui-se, portanto, que o cenário trabalhista e as condições de trabalho dos entregadores de comida que trabalham no sistema *delivery* por aplicativo em Goianésia/Goias é deveras precário.

Os trabalhadores precisam exercer mais de duas atividades laborais, o que resultam em até 14 (quatorze) horas trabalhadas ao dia. Além disso, não possuem Carteira de Trabalho assinada e ainda arcam com as despesas do veículo utilizado como meio de trabalho.

Outrossim, os trabalhadores não possuem vínculo empregatício com a empresa para qual prestam serviço. Portanto, em caso de eventual acidente de trabalho, não haverá responsabilização por parte da empresa. O trabalhador quem arcará com o prejuízo e com os gastos hospitalares.

Desta feita, a partir da pesquisa realizada, conclui-se que é necessário que as empresas instaladas no município de Goianésia-GO se adequem à legislação e jurisprudência, de forma que possam fornecer aos trabalhadores um meio de trabalho digno e com segurança.

Principalmente, necessário que se atendem ao preceituado pela Constituição Federal, a qual estipula em seu artigo 7º, incisos XXII e XXVIII, que os trabalhadores urbanos e rurais, de maneira específica, sejam garantidos de meios que visem à melhoria de sua condição social, a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde; higiene; e segurança. Além disso, prevê um seguro contra acidentes de trabalho a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa (LOPES; BRITO, 2020).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa buscou investigar como iniciou a profissionalização dos motociclistas no Brasil e como vem sendo tratada essa causa na atualidade. Para tanto, foi levantada a legislação utilizada sobre o tema e a jurisprudência atual, ainda não pacificada.

Foi apontado sobre a ascensão dos aplicativos de *delivery* e a pandemia do Covid-19, apresentando o avanço dos aplicativos de comida na nova era digital e o crescimento da demanda na pandemia. Foi discorrido, também, sobre as lacunas existentes na lei trabalhista sobre os trabalhadores que laboram como entregadores de alimentos através de aplicativos.

Assim, foram analisados o cenário trabalhista e as condições de trabalho dos entregadores de comida que trabalham no sistema *delivery* por aplicativo em Goianésia/Goiás. Foi compreendido, também, os vínculos gerais dos colaboradores e as empresas que fornecem seus serviços.

Para complementar a pesquisa, foram realizadas entrevistas semiestruturadas, que buscaram apreender em profundidade a dinâmica da vida desses trabalhadores na cidade de Goianésia-GO.

Na referida pesquisa, foi questionado o tempo de trabalho na área; a plataforma utilizada; quantas entregas são realizadas por dia; se havia CTPS assinada; o salário; como eram divididas as despesas com a manutenção da moto; se

possuíam outro emprego e quantas horas diárias de trabalho.

Foi abordado sobre a realidade dos contratos de trabalho dos entregadores na respectiva cidade, demonstrando a legislação existente e jurisprudências. O que foi percebido foi que o cenário trabalhista e as condições de trabalho dos entregadores de comida que trabalham no sistema *delivery* por aplicativo em Goianésia/Goias é bastante precário.

Os trabalhadores precisam exercer mais de duas atividades laborais, o que resultam em mais de 10 (dez) horas trabalhadas ao dia. Trata-se de uma realidade em que grande parte do tempo é dedicada sobre ao trabalho. Além disso, os trabalhadores não possuem Carteira de Trabalho assinada e ainda arcam com as despesas do veículo utilizado como meio de trabalho.

Os trabalhadores não possuem vínculo empregatício com a empresa para qual prestam serviço. Assim, em caso de acidente no decorrer do trabalho, a empresa não será responsabilizada.

Desta feita, necessário que as empresas instaladas no município de Goianésia-GO se adequem à legislação e jurisprudência, de forma que possam fornecer aos trabalhadores um meio de trabalho digno e com segurança.

Além disso, o atual contexto demonstra a necessidade da compreensão das novas realidades do trabalho e os efeitos sobre a vida cotidiana dos trabalhadores, que necessitam de condições de trabalho condizentes com o que preconiza a Constituição Federal.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ANDRÉ, Robson Gomes; SILVA, Rosada Oliveira; PREVOT, Rejane. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, 2019. IBEPES | Curitiba-PR, Brasil RECADM v.18 n.1 p.7-34 Jan-Mar 2019.

Brasil. Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014. Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L_12997.htm>. Acesso em 26.11.2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. Violência no trânsito: expressão da violência social. Impacto da violência na saúde dos brasileiros. Brasília: Ministério da Saúde, p.279-312, 2005.

BRAGA, Lucas Montesso. **Naturalização da precarização do trabalho**: um estudo sobre os entregadores inseridos no contexto da uberização. 2020.

Cantanhede Advocacia & Cosultoria. DIREITOS TRABALHISTAS DOS MOTOBOYS. Disponível em:<https://cantanhedeadvocacia.com.br/direitos-trabalhistas-dos-motoboys/>. Acesso em: 18.10.2021.

CASTRO, Matheus Fernandes. Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas. Tese (Doutorado) Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Área de Concentração: Psicologia Social) -Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010. 175f. DOI 10.11606/T.47.2010.tde-09022011-111013.

Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n 356 de 02 de agosto de 2010. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=112992>. Acesso em 26.11.2021.

Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n. 410, de 2 de agosto de 2012. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=243899>. Acesso em 26.11.2021.

DA SILVA MONTY, Renata Cristina. Creative Economy: how the interface of Uber Eats and iFood could change your menu. **Brazilian Journal of Operations & Production Management**, v. 15, n. 3, p. 413-419, 2018.

DE CARVALHO SILVA, Melissa Restel. Adicional de periculosidade para trabalhadores em motocicletas: considerações acerca da Lei 12.997/2014. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região**, v. 19, n. 19, p. 178-189, 2015.

DE SOUSA ALBUQUERQUE, Maria Eliane et al. Qualidade de vida no trabalho e riscos ocupacionais dos mototaxistas: um estudo de caso. **Revista CPAQV-Centro de Pesquisas Avançadas em Qualidade de Vida-CPAQV Journal**, v. 4, n. 3, 2012.

DO AMARAL, Elaine Gomes et al. Riscos ocupacionais no trabalho de motociclistas profissionais de entregas rápidas. **Saúde Coletiva (Barueri)**, v. 11, n. 69, p. 8526-8546, 2021.

DORNA, Bruno Eduardo Silva et al. Victims profile in function of motorcycle engine potency and assisted by the fire department of Uberlândia, Brazil. **International journal for innovation education and research**, v. 9, n. 9, p. 212-227, 2021.

FUCCIA, Eduardo Velozo Fuccia. Justiça do Trabalho reconhece vínculo empregatício entre entregador e Uber Eats. **Consultor Jurídico**. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2021-nov-19/justica-reconhece-vinculo-empregaticio-entre-entregador-uber-eats>. Acesso aos 27.11.2021.

LOPES, Inez; BRITO, Maurício Ferreira. A PROTEÇÃO AMBIENTAL TRABALHISTA DE ENTREGADORES DE APLICATIVO: ESTUDO DE DIREITO COMPARADO. *Revista Direito. UnB | Maio – Agosto, 2020, V. 04, N. 02 | ISSN 2357-8009 | p. 146-170.*

MORAES, Thiago Drumond. Coletivo de trabalho e atividade dos motoboys: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho. 2008.404 f. Tese (Doutorado Psicologia Social) - Instituto de Psicologia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em <http://www.btdtd.uerj.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=4964>. Acesso em 25.11.2021).

População estimada: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2021. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/goianesia/panorama>>. Acesso em 30.11.2021.

SILVA, Daniela Wosiack da et al. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 24, p. 2643-2652, 2008.

SILVA, Daniela Wosiack da et al. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, v. 18, p. 339-360, 2008.

SILVA, Mariéli Brum da; OLIVEIRA, Michele Braga de; FONTANA, Rosane Teresinha. Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. **Revista Brasileira de Enfermagem**, v. 64, p. 1048-1055, 2011.

SILVESTRE, Bruno Modesto; SANTOS NETO, Samuel Ribeiro dos; AMARAL, Sílvia Cristina Franco. "Sem tempo, irmão": o trabalho e o tempo livre de entregadores uberizados durante a pandemia de covid-19. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*, v. 43, 2021.

SOUTO, Caroline Cordeiro et al. Perfil das vítimas de acidentes de transporte terrestre relacionados ao trabalho em unidades de saúde sentinelas de Pernambuco, 2012-2014. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 25, p. 351-361, 2016.

TINOCO, Sofia Ferreira; Conceição, Wagner Almeida Mônico. ANÁLISE DE RISCO DA FUNÇÃO DE MOTOBOY EM PLENO CENÁRIO DE PANDEMIA DE COVID-19. Universidade Católica de Salvador – UCSAL, 2020.

UberEats. Como o Uber Eats funciona. Disponível em: <https://about.ubereats.com/br/pt-br/>. Acesso em 26.11.2021.

VASCONCELOS, Adaylson Wagner Sousa de. Ética, Direitos Humanos e Dignidade. Organizador: Vasconcelos. – Ponta Grossa, PR: Atena, 2020.

WESCHENFELDER, Germano Salvadori. Relações trabalhistas no modelo de negócios "Uber". Trabalho de Conclusão de Curso de Ciências Jurídicas e Sociais apresentado ao Departamento de Direito Econômico e do Trabalho da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2019. 60 p. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10183/199913>>. Acesso em 26.11.2021.

WISNIEWSKI, Paula Caroline; ESPOSITO, Luís Alberto. Mobilidade Urbana e o caso Uber: aspectos jurídicos e sociais do startup. **Perspectiva, Erechim**, v. 40, n. 150, p. 63-74, 2016