



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CAMPUS REGIONAL DO VALE DO IVAÍ
CURSO DE SERVIÇO SOCIAL**



SUELEN CAMILA DA ROCHA RABELO

UBERIZAÇÃO E SUBEMPREGOS:
UMA LEITURA DOS REBATIMENTOS DA NOVA ORGANIZAÇÃO DO
TRABALHO SOBRE OS ENTREGADORES DE PEDIDOS DE
DELIVERY NA CIDADE DE IVAIPORÃ-PR

Ivaiporã

2025

SUELEN CAMILA DA ROCHA RABELO

UBERIZAÇÃO E SUBEMPREGOS:

UMA LEITURA DOS REBATIMENTOS DA NOVA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO SOBRE OS ENTREGADORES DE PEDIDOS DE DELIVERY NA CIDADE DE IVAIPORÃ-PR

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Serviço Social da Universidade Estadual de Maringá (UEM), como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Serviço Social.

Orientador: Prof.(a) Me. Alana Moraes Vanzela.

Ivaiporã/PR

2025

SUELEN CAMILA DA ROCHA RABELO

UBERIZAÇÃO E SUBEMPREGOS:
UMA LEITURA DOS REBATIMENTOS DA NOVA ORGANIZAÇÃO DO
TRABALHO SOBRE OS ENTREGADORES DE PEDIDOS DE
DELIVERY NA CIDADE DE IVAIPORÃ-PR

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Serviço Social da
Universidade Estadual de Maringá – UEM,
como requisito parcial para obtenção do título
de Bacharel em Serviço Social.

BANCA EXAMINADORA

Prof.(a) Me. Alana Moraes Vanzela
Presidente da Banca.
Universidade Estadual de Maringá

Prof.(a) Dra. Elizete Conceição Silva
Universidade Estadual de Maringá

Prof.(a) Maria Celeste da Cruz
Universidade Estadual de Maringá

Ivaiporã/PR, 24 de janeiro de 2025.

Morreu na contramão atrapalhando o tráfego.

Chico Buarque – Construção

AGRADECIMENTOS

Realizar esta pesquisa não seria possível sem o auxílio daqueles que me incentivaram e auxiliaram neste processo. As linhas escritas neste trabalho carregam todo o empenho e amor que empreguei em um estudo que sempre me fascinou, porém, sendo uma aluna da classe trabalhadora, isso não seria possível sem o auxílio e suporte de minha mãe Anália da Rocha e meu padrasto Anésio Gomes de Castro, os quais não mediram esforços para que eu pudesse estudar, pois, jamais me deixaram descer na mudança que a graduação traria em minha vida; de meu esposo Herick Mateus Tachinski de Abreu, o qual esteve a meu lado durante todo o processo, sendo meu suporte afetivo, psicológico e financeiro; de minhas amigas de faculdade Gabrielly, Livia, Iasmin e Lisiani que jamais me permitiram desanimar ou desacreditar que seria possível realizar este trabalho apesar de todas as adversidades, dos amigos que fiz durante minha trajetória de vida, os quais sempre foram meu suporte, apoio e incentivo, de minha orientadora Alana Moraes Vanzela, que viveu comigo todo o processo produtivo, guiando-me e me incentivando; e de Deus por me oportunizar viver esta realização e vivenciar a experiência educacional de uma universidade pública de excelência.

RABELO, Suelen Camila da Rocha. **UBERIZAÇÃO E SUBEMPREGOS: UMA LEITURA DOS REBATIMENTOS DA NOVA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO SOBRE OS ENTREGADORES DE PEDIDOS DE *DELIVERY* NA CIDADE DE IVAIPORÃ-PR.** 106 F. Monografia. Curso de Serviço Social. Universidade Estadual De Maringá. Maringá, 2025.

RESUMO

Este estudo tem como objetivo geral analisar como se dá as condições de trabalho de pessoas que entregam pedidos de delivery na cidade de Ivaiporã-Pr para tanto foram convidados a participar de entrevistas os entregadores que atuam na cidade de Ivaiporã- Pr e que exerceram suas atividades entre os anos de 2022 e 2023. Em seus objetivos específicos busca analisar o perfil socioeconômico dos entregadores de pedidos de delivery na cidade de Ivaiporã-Pr; compreender como ocorre o processo de uberização de uma cidade de pequeno porte II, através dos entregadores de delivery na cidade de Ivaiporã/Pr; investigar os rebatimentos que essa nova organização do trabalho apresenta dentro da categoria no contexto de uma cidade de pequeno porte II; e avaliar os impactos que o trabalho de entrega de pedidos de delivery tem na vida dos motoboys. A análise dos dados foi desenvolvida a partir do método Bardin. O trabalho é dividido em 3 capítulos, a partir dos seguintes eixos temáticos: 1) Trabalho e suas metamorfoses; 2) Surgimento do trabalho com entregas por delivery e identificação das condições de trabalho; 3) Apresentação e análise dos resultados da pesquisa realizada com os entregadores de pedidos de delivery. A partir do trabalho realizado possível inferir que o trabalho com entregas impacta nas relações sociais (e pessoais) da vida dos entrevistados de maneira que eles não conseguem usufruir de tempo de qualidade para seu lazer e descanso e isso afeta nas suas condições de saúde, favorecendo o esgotamento físico, ou ainda, a incidência de acidentes de trânsito, uma vez que o trabalho com entrega requer atenção e uma direção responsável, porém o trabalhador vive lutando contra o tempo, para realizar mais entregas e, assim, poder ganhar um pouco mais, já que ele não ganha pelo tempo de trabalho, mais sim, pelo que entrega, sendo raro os casos que o tempo de espera é remunerado.

Palavras-chave: uberização; trabalho; exploração e subemprego

RABELO, Suelen Camila da Rocha. **UBERIZATION AND UNDEREMPLOYMENT: A READING OF THE IMPACTS OF THE NEW LABOR ORGANIZATION ON FOOD DELIVERY WORKERS IN IVAIPORÃ-PR.** 106 p. Monograph. Social Work Course. State University of Maringá. Maringá, 2025.

ABSTRACT

This study aims to analyze the working conditions of delivery workers in Ivaiporã-Pr, Paraná. For this purpose, delivery workers who have worked in Ivaiporã-Pr between 2022 and 2023 were invited to participate in interviews. The specific objectives of the study are: to analyze the socioeconomic profile of delivery workers in Ivaiporã-Pr; to understand how the process of "uberization" happens in a small town through the delivery workers in Ivaiporã-Pr; to investigate the impact of this new organization of labor on the category in the context of a small town; and to evaluate the effects of delivery work on the lives of delivery riders. The data analysis was conducted using Bardin's method. The study is divided into three chapters, based on the following thematic axes: 1) Labor and its transformations; 2) The emergence of delivery work and the identification of working conditions; 3) Presentation and analysis of the results from the research conducted with delivery workers. Based on the findings, it is possible to infer that working in delivery impacts the social (and personal) relationships of the interviewed individuals in a way that they are unable to enjoy quality time for leisure and rest. This affects their health, leading to physical exhaustion or even traffic accidents, since delivery work requires focus and responsible driving. However, workers are constantly racing against time to complete more deliveries and earn a little extra, as they are not paid for the time worked but for the number of deliveries they make. It is rare for waiting time to be compensated.

Keywords: uberization; work; exploitation and underemployment.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Na sua opinião, a empresa dá preferência aos entregadores que permanecem mais tempo online?	48
Gráfico 2 - Posicionamento da empresa quanto aos acidentes	49
Gráfico 3 - Remuneração média mensal (bruta) declarada e apurada (em R\$).....	51
Gráfico 4 - Sinistros de trânsito por localização, Paraná - 2022/2023.....	55
Gráfico 5 - Raça/cor	60
Gráfico 6 - Escolaridade	61
Gráfico 7 - Tempo de Trabalho	62
Gráfico 8 - Trabalhadores que exercem outra atividade remunerada	63
Gráfico 9 - Renda Pessoal	63
Gráfico 10 - Renda Familiar	64

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Estimativa de usuários por plataforma (%)	45
Tabela 2 - Sinistros de Trânsito com vítimas, por natureza e período, Paraná - 2018/2023	54
Tabela 3 - Veículos envolvidos em sinistros de trânsito com vítimas, por tipo, nas vias urbanas e rodovias, Paraná – 2023	55
Tabela 4 - Condutores envolvidos em sinistros de trânsito com vítimas por localização, categoria, faixa etária e gênero, Paraná - 2023.....	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Vínculos Formais e modalidades de trabalho em vigor e suas características	32
--	-----------

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FUNDACENTRO	Fundação Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MEI	Microempreendedor Individual
PL	Partido Liberal
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
PSC	Partido Social Cristão
TIC	Tecnologias da Informação e Comunicação
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO: O NOVO RUMO DAS ENTREGAS	16
2.1 O Trabalho que Forma Identidades	16
2.2 Exploração no Asfalto: como o <i>delivery</i> reforça a mais-valia e a alienação..	18
2.3 As Transformações no Mundo do Trabalho: A reestruturação do <i>delivery</i> e suas consequências	23
2.4 Entre a Liberdade e a Insegurança: O proletariado de <i>delivery</i>	26
2.5 Uberização e Além: A transição para um mercado de trabalho informal	35
3 DELIVERY EM FOCO: A REALIDADE DO TRABALHO EM DIFERENTES ESCALAS	41
3.1 Da Primeira Entrega à Profissão: o nascimento do <i>delivery</i> como categoria ocupacional.....	41
3.2 Brasil em Movimento: Os desafios e riscos na rota do <i>delivery</i> pelo país.....	45
3.3 O Paraná em Rota: A realidade das entregas no estado.....	52
3.4 Ivaiporã na Trilha do Delivery: Uma rota sendo calculada	56
4 IVAIPORÃ E O MUNDO DAS ENTREGAS: UMA ROTA AINDA NÃO EXPLORADA	58
4.1 A Partida da Pesquisa: Metodologia do estudo das condições de trabalho no <i>delivery</i>	58
4.2 PERFIL DOS ENTREGADORES	60
4.3 Entre a Pressa e a Exaustão: O retrato das condições de trabalho.....	64
4.4 Como o <i>delivery</i> de Ivaiporã exprime a uberização do trabalho	70
4.5 Contando as Moedas: Os efeitos financeiros do trabalho de <i>delivery</i>	72
4.6 Quando o Trabalho Consome: O impacto do <i>delivery</i> na vida pessoal	74
CONSIDERAÇÕES FINAIS	78
REFERÊNCIAS.....	82
APÊNDICES	87

1 INTRODUÇÃO

O Trabalho é uma atividade ontológica do ser social, é por ela que o homem transforma a natureza ao mesmo tempo que é por ela transformado (Lukács, 1969). Essa transformação do seu entorno, vem da capacidade teleológica do homem, pois diferente dos animais que produzem ao longo da vida um único produto, como as aranhas que tecem teia, o homem tem a capacidade de projetar e produzir os mais variados instrumentos e produtos (Netto, 2006).

Com o advento do Modo de Produção Capitalista, esse trabalho deixa de ser uma atividade consciente e de aprendizado e se torna uma mercadoria, uma vez que a partir desse momento existe a desvinculação do homem com os meios de produção, os quais serão apossados pelo patrão, sobrando ao trabalhador vender a sua forma de trabalho para sua subsistência, em uma atividade alienante e fetichizada¹ (Netto, 2006).

Sabe-se que no Sistema Capitalista e as crises econômicas impulsionam a reestruturação do modo de produção e as novas morfologias do trabalho (Antunes, 2020). Essas transformações foram moldando a forma como o trabalho historicamente é realizado, seja no desenvolvimento de tratados de racionalidade científica que impulsionam a formação de linhas de produção (Taylorismo); ou ainda, na implementação de esteiras para o controle da produtividade ao realizar uma produção em massa para um consumo em igual proporção (Fordismo); e também na transformação para o trabalhador proativo e polivalente que deve encontrar soluções antes mesmo que o problema aconteça (Toyotismo/ Acumulação Flexível).

Na atual conjuntura do trabalho, o Modo de Produção Capitalista tem estimulado a flexibilização do trabalho, desse modo ela fomenta na sociedade a ideia de que o trabalho flexibilização e informal eleva o trabalhador a um patamar de patrão, quando na verdade o que ocorre é uma autoexploração do trabalhador com o acréscimo da desproteção, seja ela trabalhista ou previdenciária (Antunes, 2020).

A flexibilidade além de ser uma característica da era dos serviços, também

¹ Segundo Netto e Braz (2006) o fetichismo da mercadoria seria este poder fantasmagórico que a mercadoria possui sobre o produtor, ou seja, “[...] a mercadoria, *criada pelos homens*, aparece como algo que lhes é alheio e os domina; a *criatura* (mercadoria) revela um poder que passa a subordinar o *criador* (homens).” (p. 92). Acrescenta-se que a mercadoria realiza também realiza essa inversão, inversão no mercado “[...] as relações sociais, *relações entre homens*, aparecem como *relações entre coisas*. As relações entre produtores mostram-se como relações entre mercadorias” (Netto e Braz, 2006 p. 93). É perceptível que a singularidade das relações sociais é transferida para as mercadorias.

está presente nas leis trabalhistas, pois é necessário que a força de trabalho esteja diretamente submetida às exigências do mercado, nesse contexto é como se os direitos se flexibilizassem para se moldar à estrutura do capital (Antunes, 1995). É necessário refletir que esse sistema produtivo se pauta na máxima terceirização e que tal organização tem gerado muitos postos de trabalho, com vínculos trabalhistas fragilizados, porém, esse trabalho da era dos serviços tem sido crucial para desenvolvimento econômico deste período histórico².

No Brasil, essa flexibilização dos direitos pode ser vista na Lei nº 13.467, de 13 de junho de 2017, promulgada no governo Michel Temer, a qual tem como mudanças o aumento da jornada de trabalho, os acordos individuais passam a ser aceitos entre outros. Cabe destacar que tais alterações corroboraram com enfraquecimento do poder coletivo e da organização sindical.

Além da flexibilização do trabalho que vem ocorrendo desde os de 1970 e 1980, o advento das plataformas digitais, que constituem o processo de uberização, também corroboraram para o tipo de exploração agressiva que é visto em nossa sociedade atualmente. A uberização é um processo que ocorre em escala global e produz relações trabalhistas “[...] crescentemente individualizadas e inviabilizadas, assumindo, assim a aparência de ‘prestação de serviço’ e obliterando as relações de assalariamento e de exploração do trabalho” (Antunes, 2020, p.11).

A uberização que afeta os entregadores de pedidos de delivery é objeto de análise deste trabalho, de forma a compreender se há vinculação desses profissionais, junto a essas plataformas, tais como: *Ifood*, *Zé Delivery*, *AiQfome* entre outras. Eles não necessitam de trâmite de contratação, apenas se inscrevem em um cadastro em que concordam com os termos do aplicativo, basta que eles passem a seguir a política da empresa. Destaca-se que esse termo de aceite à política da

² É sabido que o serviço não pode ser considerado como uma forma de capital, e que a atividade desempenhada nas diversas formas de serviços, a saber: operação, inspeção, controle, manutenção e entrega, constituem uma parte do trabalho produtivo, logo o serviço por si só não é atividade produtiva, mas exerce um potencial que influi na produção, isso porque estabelece uma mediação entre produção e consumo. Nesse sentido, “[...] o serviço não gera valor, como resultado direto do uso de força de trabalho, ou da máquina: o serviço é o valor na relação entre a força de trabalho e a máquina.” (Silva, 2017, 115). Logo, o trabalho no serviço gera um “[...] valor relacional ou composto, ao qual correspondem um tempo de trabalho excedente relacional ou composto, que produz mais-valia relacional ou composta, a partir do tempo de trabalho necessário relacional ou composto” (Silva, 2017, 115). Nesse sentido, sabemos que o serviço gera valor de forma relacional ou composto, dito isto, justificamos que vamos chamar a classificação ocupacional de motoboys/motociclistas como trabalho ou como atividade.

empresa não é considerado documento que caracterize vínculo empregatício (Abílio, 2020).

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, os entregadores de aplicativo compõem 39,5% (589 mil) dos 1,5 milhões de brasileiros que trabalham na informalidade através dos aplicativos ou teletrabalho, e que possuem maior incidência do processo de pauperização das condições de trabalho, uma vez que cabe a ele prover os instrumentos para realização de trabalho, bem como sua manutenção.

Esse trabalhador *just-in-time*, sem qualquer garantia de remuneração da empresa de aplicativo, uma vez que se tornou ‘patrão’ de si próprio (Antunes, 2020) e, com isso, necessita apenas de si para alcançar a sua renda, engendra uma dinâmica nociva que força o trabalhador, devido à necessidade de prover sua subsistência, a aderir a outros aplicativos, trabalhar por horas e receber apenas porcentagem pelas entregas que fez. Esses trabalhadores de aplicativo habitualmente não recebem por tempo que estão em aguardo, apenas pelo que entregam.

Os rebatimentos desse método de trabalho *just-in-time* acontecem na saúde física e psicológica dos trabalhadores, pois não existem garantias ou cobertura do seguro social. Isso é um dos resultados da exploração da dinâmica capital x trabalho, é uma das formas de apresentação da questão social. Sendo assim, esta pesquisa se realiza em um esforço no sentido de melhor compreender uma refração da questão social contemporânea. Ademais, que esse recorte de análise expressa um campo novo de estudos.

Este trabalho se propõe a debater como se dá as condições de trabalho de pessoas que entregam pedidos de *delivery* na cidade de Ivaiporã (2022-2023), logo, tem como **objetivo geral “analisar como se dá as condições de trabalho de pessoas que entregam pedidos de delivery na cidade de Ivaiporã-Pr”**. Possui os seguintes objetivos específicos: analisar o perfil socioeconômico dos entregadores de pedidos de *delivery* na cidade de Ivaiporã/Pr; compreender como ocorre o processo de uberização de uma cidade de pequeno porte II³, através dos entregadores de *delivery* na cidade de Ivaiporã/Pr; investigar os rebatimentos que essa nova

³ Segundo a Política Nacional de Assistência Social (PNAS/2004), considera-se cidade de pequeno porte II aquelas que o porte populacional varia de 20.001 a 50.000 habitantes, para saber mais acesse: chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcgclclefindmkaj/https://www.mds.gov.br/webarquivos/publicacao/assistencia_social/Normativas/PNAS2004.pdf.

organização do trabalho apresenta dentro da categoria no contexto de uma cidade de pequeno porte II; e avaliar os impactos que o trabalho de entrega de pedidos de delivery tem na vida dos motoboys.

O estudo desse tema se justifica pessoalmente pelo desejo de prosseguir nesta linha de pesquisa, uma vez que o assunto trata de questões atuais que dialogam com a estrutura de trabalho que está constantemente em transformação e, socialmente porque reflete o papel da universidade de promover o desenvolvimento regional, além disso, o objeto a ser estudado é muito relevante em Ivaiporã/Pr, uma vez que procura compreender como o subemprego se expressa numa cidade pequeno porte II, e como os direitos trabalhista estão sendo sucateados dentro da máxima capitalista do homem empreendedor.

Trata-se de pesquisa qualitativa, pois esse tipo de pesquisa fornece os mais variados caminhos para estudos que envolvam os seres humanos e suas relações sociais complexas nos mais diversos tipos de ambientes (Godoy, 1995). Além disso, é uma pesquisa de caráter descritivo, uma vez que procurou descrever características do fenômeno e utilizou-se de dados bibliográficos.

Para a angariação dos entrevistados desta pesquisa foi utilizado o método Bola de Neve em que existe o lançamento de sementes com o intuito de localizar pessoas cujo perfil seja o procurado, além disso é um método para aproximação de grupos de difícil acesso, ou que não há precisão de quantidade de componentes (Vinuto, 2014). Por meio desse método foi possível chegar a um indivíduo que promoveu nossa apresentação a outros entregadores de pedidos de *delivery*. Foram contatados 9 entregadores, por mensagem em *WhatsApp* e ligação, dos quais, 6 aceitaram participar e os outros 3 não retornaram o contato ou atenderam as ligações, todavia, houve uma desistência posterior por motivo de doença, portanto, foram entrevistados 5 entregadores no escopo inicial desta pesquisa.

Foram realizadas entrevistas através de questionário semiestruturado alinhado aos objetivos que serão debatidos nesta monografia. Cabe destacar que esta pesquisa foi apreciada e aprovada pelo Comitê de Ética (CAAE: 81536324.2.0000.0104).

Quanto à análise, esta foi realizada pelo método Bardin, um método que possui conjunto de técnicas de análise das comunicações, a qual emprega procedimento sistemáticos, objetivos e com inferências de descrição do conteúdo das mensagens e que consiste em uma organização de três polos cronológicos: 1- Pré-

análise; 2- Análise do material; 3-Tratamento dos resultados, a inferência e a interpretação (Bardin, 1979 *apud* Gerhardt e Silveira, 2001).

No capítulo 1, será pontuado sobre o trabalho em sua essência como uma das objetificações do homem, a qual pode corroborar na construção do ser social (Braz; Netto, 2006), bem como as metamorfoses do trabalho que ocorrem com o advento do Modo de Produção Capitalista em uma linha cronológica que visa contextualizar os processos exploratórios até a uberização que ocorre na atualidade.

O capítulo 2, apresenta o surgimento da profissão no país, apresenta a Lei e estabelece uma base frágil para a profissão e os demais projetos de Lei que visam às alterações frente ao trabalho com as plataformas digitais. Além disso, visualizará dados que indicam um panorama da profissão nos três níveis federativos: Brasil, Paraná e Ivaiporã-Pr.

Por fim, o capítulo 3, trará uma discussão a acerca do tema dentro do município de Ivaiporã-Pr, por meio dos dados levantados pelas entrevistas realizadas com os entregadores de pedido de *delivery* da cidade, retomando a literatura para compreender como as relações contraditórias do capital se materializam.

2 TRANSFORMAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO: O NOVO RUMO DAS ENTREGAS

2.1 O Trabalho que Forma Identidades

O trabalho é compreendido como uma atividade essencialmente humana, é por meio do trabalho que o ser humano transforma os elementos encontrados na natureza em produtos que atendem às suas necessidades de sobrevivência, isto é, cria condições materiais para sua existência física e espiritual.

Segundo Marx (2013), o ser humano, “[...] agindo sobre a natureza externa e modificando-a por meio desse movimento, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza. Ele desenvolve potências que nela jazem latentes e submete o jogo de suas forças ao próprio domínio [...]” (p. 255). Contudo, é necessário pontuar que:

[...] Não se trata, aqui, das primeiras formas instintivas, animais e humanas do trabalho. Um incomensurável intervalo de tempo separa o estágio em que o trabalhador se apresenta no mercado como vendedor de sua força de trabalho daquele que o trabalho humano ainda não se desvinculou de sua forma instintiva (Marx, 2013, p. 255).

Sendo assim, percebe-se que ao longo do processo histórico, a atividade humana vai promover, gradativamente, um acúmulo de conhecimentos e emprego de técnicas e comunicação que tornam as relações de produção e as relações sociais mais complexas.

Isso porque, o ser humano possui capacidade teleológica, que o difere dos demais animais, pois os animais possuem respostas limitadas/padronizadas que partem de algumas necessidades fixas (impulsos instintivos), que são acionados para o cumprimento de suas necessidades estabelecidas biologicamente. Marx indica que:

[...] Uma aranha executa operações semelhantes às do tecelão, e uma abelha envergonha muitos arquitetos com a estrutura de sua colmeia. Porém o que desde o início distingue o pior arquiteto da melhor abelha é o fato de que o primeiro tem a colmeia em sua mente antes de construí-la com a cera. No final do processo de trabalho, chega-se a um resultado que já estava presente na representação do trabalhador no início do processo, portanto o resultado já existia idealmente [...] (Marx, 2013, pp. 255-256).

Sendo assim, o ser humano emprega sua potência corpórea de acordo com finalidades que são idealmente projetadas antes da sua realização, para que então, a sua ação material possa transformar a matéria natural. Sendo assim, pode-se dizer que o ser humano tem capacidade de construir e aperfeiçoar os instrumentos a depender das suas necessidades.

Outro aspecto que precisa ser considerado a respeito do trabalho é o seu fundamento e formador do ser social, isso porque “[...] o trabalho jamais é um processo capaz de surgir, de se desenvolver, ou ainda, de se realizar, em qualquer tempo, como uma atividade isolada de um ou outro membro da espécie humana [...]” (Netto e Braz, 2006, pp. 33-34).

Nesse sentido, o trabalho desenvolve relações sociais de produção, mas também determina o estabelecimento de relações sociais entre os indivíduos. Logo, pode-se afirmar que o trabalho permite o desenvolvimento de uma racionalidade fundamental à constituição do ser social, todavia, a constituição do ser social não se limita ao trabalho, pois este se constitui como uma das objetivações para a construção do ser social, sendo assim, existem outras expressões de objetivações humanas, como é o caso da *práxis*, que pode se expressar pela filosofia, arte, entre outras formas. Um exemplo de expressão da *práxis* ocorre na forma de influência do comportamento e ação dos seres humanos. Percebe-se que esse exemplo não tem como resultado imediato a produção de uma mercadoria, ou seja, o ser social congrega objetivações que se autonomizaram das exigências imediatas do trabalho (Netto e Braz, 2006).

Sendo assim, o ser social “[...] é o conjunto de atributos e das possibilidades da sociedade, e esta é a totalidade das relações nas quais os homens estão em interação” (Netto e Braz, 2006, p. 45).

Outrossim, é através desta interação entre os seres humanos que vão sendo forjadas as condições históricas, para que o máximo de humanização do ser social possa se manifestar, por meio da propagação de valores, normas, projetos sociais entre outros (Netto e Braz, 2006).

No entanto, em sociedades com traços de divisão social do trabalho e propriedade privada dos meios de produção, o desenvolvimento do ser social apresentará traços de desigualdade, isso porque nessas condições há espaço para caracterização do fenômeno histórico da alienação, o que representará um sacrifício

hercúleo para o processo de humanização, que passa a se fundamentar na apropriação (Netto e Braz, 2006).

Isso significa, que o nascimento dos homens não chancela a sua constituição enquanto indivíduos sociais, isso ocorre pelo processo formativo-social, momento em que os homens gradativamente vão se tornando seres sociais, ou seja, é por meio da socialização que os indivíduos singulares se humanizam e, têm acesso às objetificações para a formação do ser social (Netto e Braz, 2006). E é nesse processo de socialização, dentro das condições sociais que são ofertadas, que os homens também constroem sua subjetividade. Assim como ocorre com a constituição do indivíduo social, a subjetividade não nasce com o sujeito, ela é construída por objetificações que o indivíduo se apropria, bem como do conjunto de interações realizadas, isso corrobora para a construção de sua personalidade (Netto e Braz, 2006).

Portanto, podemos compreender que o processo de socialização entre os indivíduos é fundamental, porém, em uma sociedade na qual se expressa o fenômeno da alienação e exploração, o processo histórico apresenta “[...] os homens e suas obras, a relação real, que é a relação entre o criador e criatura, aparece invertida – a criatura passa a dominar o criador” (Netto e Braz, 2006, p. 44), situação que enfraquece o acesso às objetificações que são necessárias para a construção de um ser social.

No próximo tópico vamos apresentar um melhor detalhamento sobre o fenômeno da alienação e sua relação com o processo de trabalho, tornando-o um trabalho alienado e alienante.

2.2 Exploração no Asfalto: como o *delivery* reforça a mais-valia e a alienação

O trabalho é fundamental para a sobrevivência material e espiritual, criando as condições para que a espécie humana se mantenha enquanto ser social. Contudo, a produção dos bens que atendem as necessidades individuais e coletivas também se relaciona com condições de distribuição e consumo (Netto e Braz, 2006). Sendo assim, o trabalho:

[...] cria bens que constituem valores de uso para os membros da sociedade – entendendo-se por valor de uso algo que tem uma finalidade e qualidade de satisfazer uma necessidade qualquer, ao tratar de mercadoria, veremos que, nela o valor de uso une-se ao valor de troca. Para que tais bens cumpram a sua função (ou seja, para que realizem), eles devem ser distribuídos (repartidos) e consumidos (Netto e Braz, 2006, p. 63).

No Modo de Produção Capitalista ocorre a apropriação privada dos meios de trabalho, que passam a pertencer exclusivamente a uma classe: os proprietários. Desse modo, instaura-se duas classes: uma que detém os meios de produção, classe dos proprietários (burguesa) e; a outra que precisa vender a sua força de trabalho para prover a sua subsistência, a classe trabalhadora (dos trabalhadores sem propriedade). Isso significa que, a classe trabalhadora é livre para vender a sua capacidade de trabalho. Nesse sentido a força de trabalho se transforma em uma mercadoria, mediante o pagamento de um salário⁴ devido ao cumprimento de uma jornada de trabalho.

E aqui há um importante fator, a jornada de trabalho, segundo Braz e Netto (2006), pode ser compreendida a partir de dois momentos:

[...] Numa delas, o trabalhador produz o valor correspondente àquele que cobre a sua reprodução – é a esse valor que equivale o salário que recebe; tal parte da jornada denomina-se tempo de **trabalho necessário**. Na outra parte, ele produz o valor excedente (mais-valia) que lhe é extraído pelo capitalista; tal parte denomina-se tempo de **trabalho excedente** [...] (p. 106).

O trabalho excedente é a mais-valia, é a chave para compreender o lucro no Modo de Produção Capitalista, nesses moldes não basta apenas produzir produtos, é necessário a produção de mais-valor (Marx, 2013).

A produção de mais-valor é a valorização do capital, o qual pode ocorrer por meio do mais-valor absoluto e mais-valor relativo. O primeiro fenômeno consiste no aumento da jornada de trabalho, isso é, de tempo excedente que é apropriado pelo

⁴ Segundo Netto e Braz (2006), o salário é definido a partir do “[...] valor dos artigos de primeira necessidade exigidos para produzir, desenvolver, manter e perpetuar a força de trabalho” (Marx, 1982a: 161 *apud* Netto e Braz, 2006, p. 103). E complementa que: “[...] o salário não deve cobrir apenas as necessidades fisiológicas do trabalhador e sua família – o desenvolvimento social põe em cena necessidades de outra ordem (sociais, culturais etc.) que também devem ser atendidas. Ora, compreende-se que o capitalista, em face da força de trabalho, exiba o mesmo comportamento que tem diante das outras mercadorias: que comprá-la pelo preço mais baixo possível – e, se puder, pagará um preço inferior ao seu valor. Entretanto, se o fizer, ao cabo de algum tempo terminará por privar a força de trabalho de condições de se reproduzir [...]” (2006, p. 103).

burguês. Já no segundo fenômeno, não é feita a alteração do limite da jornada de trabalho, a alternativa encontrada pelo burguês consiste na diminuição do tempo necessário para a produção da riqueza que será revertida ao pagamento da força de trabalho, isso pode ocorrer a partir do barateamento do valor pago como salário, por meio da redução do valor geral dos produtos necessários à reprodução da vida dos trabalhadores, bem como, mediante a inserção de inovações tecnológicas que potencializam o processo de produção que amplia o quantitativo de trabalho excedente sem a necessária ampliação da jornada de trabalho (Netto e Braz, 2006).

A incorporação de inovações tecnológicas ao processo de produção corrobora para a redução do tempo necessário para a produção de mercadorias e ampliação do trabalho excedente (Marx, 2013). Por isso, ao observar o processo histórico, em que impera o Modo de Produção Capitalista é observável a busca e o desenvolvimento de ciclos de reestruturações produtivas que vão gerar especificidades sobre o nível de extração da capacidade de trabalho, a partir da imposição do aceleração do ritmo de produção, o que vai gerar impactos na subjetividade do trabalhador⁵, bem como, no processo de estranhamento entre o trabalhador e o fruto de seu trabalho.

Esse estranhamento ocorre, porque existe uma inversão no processo de valorização no Modo de Produção Capitalista, valoriza-se o mundo das coisas, uma vez que o capital visa ao lucro, em detrimento ao mundo dos homens (Marx, 2008).

Ademais, podemos sinalizar ainda que essa relação estranhada de si mesmo e para com os outros vêm da contradição que existe na relação do homem com o produto e também com a maneira como este é produzido. Dito de outra forma, no trabalho estranhado, o trabalhador não se vê naquilo que produz, não concebe o produto como fruto de seu trabalho, inverte-se a importância, ficando o produtor aquém frente ao produto, ou seja, “O trabalhador encerra a sua vida no objeto; mas, agora ela não pertence mais a ele, mas sim ao objeto” (Marx, 2008, p. 81).

Com isso, o capitalismo consegue criar uma ótica distorcida do trabalho, uma vez que o trabalhador não participa de todo o processo de produção. Nesse processo

⁵ Ademais, a autora Anahí Guedes de Mello, através do texto “Corpos (in) capazes: A crítica marxista da deficiência. As lutas anticapacitistas e anticapitalistas estão do mesmo lado da trincheira” (2020), rememora que há uma importante questão acerca da: “[...] ‘deficientização’ do trabalhador, quando este se torna uma pessoa com deficiência devido a acidentes de trabalho ou a condições precárias do trabalho prolongado. Por exemplo, Friedrich Engels, em seu texto A situação da classe trabalhadora na Inglaterra (1845), registra que somente no ano de 1843 o hospital de Manchester teve que tratar 962 lesões entre os ‘feridos’ e ‘mutilados’ devido a acidentes de trabalho relacionados ao manuseio de máquinas [...]” (p. 100).

produtivo alienante e fetichizado também existe à exaustão da força de trabalho em favor da produção de mais-valor, como exemplifica Marx:

Assim, a produção capitalista, que é essencialmente produção de mais-valor, sucção de mais-trabalho, produz, com o prolongamento da jornada de trabalho, não apenas a debilitação da força humana de trabalho, que se vê roubada de suas condições normais, morais e físicas, de desenvolvimento e atuação. Ela produz o esgotamento e a morte prematuros da própria força de trabalho. Ela prolonga o tempo de produção do trabalhador durante certo período mediante o encurtamento de seu tempo de vida (2013, p. 338).

Em outros termos, o descanso é necessário para a preservação da força de trabalho, o acesso ao básico como boa alimentação e a quantia adequada de sono. Contudo, o principal objetivo da empresa capitalista é a obtenção de lucro, portanto, quando há o emprego da mais-valia absoluta, aumenta-se o tempo laboral e reduz a qualidade de vida tão imprescindível à condição humana. Por outro lado, quando há o aumento do emprego dos meios de trabalho (trabalho morto/capital constante)⁶ que torna o quantitativo de trabalho necessário relativo, gera-se a possibilidade de redução do número de trabalhadores, conforme postula Marx sobre a incorporação da maquinaria:

[...] a fórmula da maquinaria é: não a diminuição relativa da jornada individual de trabalho - jornada esta que é parte necessária da jornada de trabalho, mas a redução da quantidade de trabalhadores, isto é, das muitas jornadas paralelas, formadoras de uma jornada coletiva de trabalho, fundamental à constituição da maquinaria. Em outros termos, uma quantidade determinada de trabalhadores é posta para fora do processo de produção e seus postos de trabalho extintos como sendo, ambos, inúteis à produção de mais-trabalho [...] (1994, p. 106).

Por possuir muitos trabalhadores à disposição (exército de reserva), devido também à ampliação do número de tecnologias, o detentor dos meios de produção

⁶ Capital constante é a parte do capital “[...] que se converte em meios de produção, isto é, em matéria-prima, matérias auxiliares e meios de trabalho, não altera sua grandeza de valor no processo de produção. Eu a chamo, por isso de constante do capital, ou mais concisamente: capital constante” (Marx, 1983, p. 171 *apud* Netto e Braz, 2006, p. 101). Este tipo de capital não é explorado pelo modo de produção, a exploração ocorre com a força de trabalho que se constitui o trabalho vivo (Netto e Braz, 2006). Também se denomina trabalho morto, pois “os meios de produção, que o capitalista comprou, tem seu valor também, submetido à lei do valor: avaliam-se segundo o trabalho socialmente necessário que exigiram para sua produção. Neles, o trabalho já está realizado [...]” (Netto e Braz, 2006, p. 98).

leva o trabalhador ao esgotamento da sua força laboral em prol de seu lucro advindo da mais-valia, ou seja, o capital:

[...] Atuando como tendência que se movimenta contraditoriamente, ele procura manter baixo o número relativo de trabalhadores efetivamente ocupados e, ao mesmo tempo, elevar o quanto for possível o mais-trabalho absoluto, ou seja, aumentar a jornada de trabalho absoluta (Marx, 1994, p. 107).

Sendo assim, o trabalho morto cria condições de aceleração da produção e com isso, gera-se a possibilidade de diminuição do tempo necessário para a produção das mercadorias, podendo assim, ocorrer a combinação de mais valor relativo e absoluto.

Logo, não há diminuição do ritmo e intensidade do processo de exploração desse trabalhador que ao atingir esgotamento físico e mental, acaba sendo substituído por outro, situação que é possível porque há uma camada de trabalhadores supérflua, que não se encontra incorporado ao sistema produtivo, o que permite uma rápida substituição dos trabalhadores que não servem mais aos desígnios da produção de mais valor ao burguês.

Além disso, o burguês também consegue baratear o valor do salário pago aos trabalhadores, uma vez que possui um aglomerado de desvalidos, fruto das incongruências desse modo de produção que se alimenta justamente das contradições apresentadas.

Sendo assim, ao longo da história, a atividade produtiva vai sendo ressignificada e aperfeiçoada, sem, contudo, perder de vista o seu objetivo a saber: o lucro. A produção, torna-se um meio pelo qual o burguês suga a capacidade do trabalhador de produzir e de se reproduzir. Isso constitui um processo no qual as forças de trabalho são moídas, uma vez que os leva a um esgotamento físico e psicológico.

É notório como a exploração do trabalhador é exaustiva e extenuante, todavia, neste momento, faz-se necessário, para melhor compreensão de como esses processos exploratórios afetaram o trabalhador, extraindo-lhe além do seu máximo, conhecer as organizações do Modo de Produção Capitalista, o qual foi aos poucos cooptando mais e mais do trabalhador, para além das atividades manuais.

A seguir, dissertaremos de maneira abrangente sobre o Modo de Produção Capitalista, bem como as formas de apresentação desse processo de acumulação e como elas cooptam o trabalhador

2.3 As Transformações no Mundo do Trabalho: A reestruturação do *delivery* e suas consequências

A história demonstra que ao longo do período de vigência do Modo de Produção Capitalista, foram aparecendo diferentes formas de reestruturação produtiva, o que implica em mudanças nos processos de acumulação, portanto, cada modelo apresenta especificidades na forma de cooptação do principal elemento que compõe o conjunto das forças produtivas, a saber: a força de trabalho.

Pensar o gerenciamento antes de Taylor⁷ compreendia-se que a gerência tinha o direito de controle sobre o trabalho, porém esse controle se restringia apenas à fixação de tarefas e com pouca intervenção sobre o processo de execução dessa tarefa.

O Taylorismo traz concretude para a gerência, pois o controle é estabelecido em toda a execução do processo produtivo, ter o controle sobre toda a atividade desde a mais simples à mais complicada que tira do trabalhador qualquer poder de decisão, que segundo Taylor, era motivo do fracasso de gerenciamentos anteriores (Braverman, 1977).

O Taylorismo é focado no gerenciamento do trabalho, pois Taylor se ocupava em fundamentos de controle do trabalho e da organização dos processos, por meio de estudos com enfoque no aproveitamento máximo de um trabalho em um dia designado por ele no termo “um ótimo dia de trabalho”. Segundo Taylor o maior obstáculo para atingir o máximo da produtividade de um trabalhador era o ritmo lento de trabalho, além da moleza ou vadiagem que eles possuíam (Braverman, 1977).

No Taylorismo o controle está no trabalho alienado e é um controle sobre a atividade de trabalho, o que fazia com que os trabalhadores perdessem não apenas o controle sobre os instrumentos produtivos, mas também sobre seu próprio trabalho

⁷ Segundo Braverman (1977), Frederick Winslow Taylor foi um homem que vinha de uma família rica da Filadélfia, chegou a se preparar para ingressar em Harvard, porém, abandonou os estudos possivelmente por desavenças com o pai. Após isto, Taylor tomou a decisão de aprender um ofício em uma firma, cujos proprietários possuíam relações sociais com seus pais e em poucos meses galgou vários postos de trabalho, chegando a arquitetar lutas com os operários.

naquilo que executa. Esse poder sobre a atividade viva é passado ao patrão (Braverman, 1977).

Com a implementação do Taylorismo trabalhadores que antes ganhavam uma porcentagem extra por produzirem mais peças frente a outros trabalhadores, foram igualados, uma vez que todos deviam seguir o mesmo ritmo, com isso os patrões acabaram forçando-os a uma cadência de trabalho cada vez maior e pagando valores ínfimos que eram referentes a taxas vigentes (Braverman, 1977).

Já no processo de reestruturação produtiva promovida pelo Fordismo⁸, sabe-se que uma das principais características era a produção em massa para consumo de massa, que se constituía como uma nova política para controle e gerenciamento do trabalho. Em suma, criou-se um novo tipo de “sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista’ (Harvey, 1992 p. 121). Ainda segundo este autor a constituição da jornada de trabalho tinha:

O propósito do dia de oito horas e cinco dólares só em parte era obrigar o trabalhador a adquirir a disciplina necessária à operação do sistema de linha de montagem de alta produtividade. Era também dar aos trabalhadores renda e tempo de lazer suficientes para que consumissem os produtos produzidos em massa que as corporações estavam por fabricar em quantidades cada vez maiores. Mas isso presumia que os trabalhadores soubessem gastar seu dinheiro adequadamente (Harvey, 1992, p. 122).

Em outras palavras Henry Ford não criou apenas um novo trabalhador, mas um novo homem que correspondia aos interesses do modo de produção nesse período, uma vez que a estratégia de Ford o possibilitou ter domínio sobre o trabalhador para além do espaço de trabalho, pois adentrou à vida privada dos trabalhadores sob o pretexto da necessidade de saber se este novo homem “[...] tinha o tipo certo de probidade moral, de vida familiar e de capacidade de consumo prudente (isto é, não alcoólico) e ‘racional’ para corresponder às necessidades e expectativas da corporação” (Harvey, 1999, p. 122).

Além disto, no Fordismo, exigia-se do trabalhador apenas sua força de trabalho na produção em massa de itens, sem se importar com a mente. Por ser um trabalho braçal, o homem tinha seus pensamentos para si. Possuindo-os, ele não

⁸ O Fordismo foi criado por Henry Ford e tem como data simbólica 1914, pois nesse ano Ford implementou o dia de trabalho de 8 horas por R\$ 5,00 dólares, tendo esse valor como recompensa para os trabalhadores que estavam na linha de montagem de carros que ele estabeleceu no ano anterior em Dearbon, Michigan (Harvey, 1992).

pensa apenas, mas consegue compreender que aquele trabalho não lhe traz prazer e ainda lhe impõe um processo de domesticação. Isso pode levar o trabalhador a confabular pensamentos inconformistas (Gramsci, 1984 *apud* Alves, 2011).

Diferente do Taylorismo e do Fordismo, o processo de Acumulação Flexível/Toyotismo⁹, captura agora tanto objetiva quanto subjetivamente o trabalhador. Essa captura “[...] É a constituição de um novo nexos psicofísico capaz de moldar e direcionar ação e pensamento de operários e empregados em conformidade com a racionalização da produção” (Alves, 2011, p. 111), pois segundo o autor Harvey, a acumulação flexível:

[...] se apóia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional (1992, p. 140).

Em outras palavras, ocorre uma reformulação do processo produtivo e, portanto, das relações de trabalho, pois agora existe uma redução do número necessário de trabalhadores diante das necessidades de produção. O formato de contratação também se altera, tornando-se contratações feitas de forma temporária. Esse regime de contratos mais fragilizados, tem como finalidade a redução de custos em demissões, pois os trabalhadores podem ser demitidos facilmente, além disso existe a fragilização dos sindicatos (Harvey, 1999).

Desse modo, o trabalhador que ficava restrito a uma função, passa a ser incentivado a pensar proativamente a fim de identificar soluções antes mesmo dos problemas acontecerem, um empregado que é cooptado e se subordina a “vestir a camisa” da empresa (Alves, 2011).

O *modus operandi* da atividade produtiva no Toyotismo torna ainda mais intensa a alienação que envolve o processo de extração da mais-valia. Pois, as

⁹ O Toyotismo foi criado por Taiichi Ohno, engenheiro que originou o modelo na Toyota, o qual se baseou no método Kaban que já existia desde 1962, tal método consistia na reposição de produtos somente após a venda. O taylorismo inicia-se no Japão diante do contexto de pós-guerra. “Nestas condições, a competência e a competitividade determinaram-se a partir da capacidade para satisfazer rapidamente pedidos pequenos e variados” (Coriat, 1992, p 33-34 *apud* Antunes, 2006, p 32). Além disso era necessário para a empresa superar o método Denkansho que era composto de longos períodos de preparação para depois realizar a produção. Foi implementado enquanto método em 30% das grandes empresas japonesas em 1965, mas pelo mundo se proliferou a partir de 1980, sendo a resposta à crise do Fordismo na década de 1970 (Antunes, 2006).

relações de trabalho são postas em uma posição horizontal que cria a falsa ideia de igualdades entre os membros da empresa, o que corrobora com a compreensão do espaço de trabalho como um espaço familiar, dos empregados sendo uma família, em que o proletariado não é um trabalhador, mas um colaborador que faz parte daquela empresa em peso de igualdade com o patrão.

Na verdade, o capital produz um ambiente hostil com uma posição vertical e hierarquizada que fomenta a competitividade, havendo uma introjeção do olhar perscrutador nos próprios trabalhadores para observar a si e aos outros, pois nesse processo permissivo ele se compreende como patrão de si e dos demais (Alves, 2011).

Todo o trajeto percorrido alude que historicamente a relação do trabalhador com as atividades produtivas se metamorfoseia em prol do capital. O processo acumulativo se reconstrói no capital e a cada nova faceta se torna mais exploratório. Na atual conjuntura da era digital, os subempregos advindos das empresas de aplicativo, constituem um processo mais permissivo de exploração e controle da classe trabalhadora.

Na sequência, de forma mais aprofundada apresentaremos um debate acerca do modo de ser da informalidade, dentro do sistema capitalista e, como ela é multifacetada pelas contradições próprias deste Modo de Produção que a vende ao trabalhador como uma ideia de informalidade atrelada à liberdade.

2.4 Entre a Liberdade e a Insegurança: O proletariado de *delivery*

São múltiplos fatores que culminaram na organização do trabalho que existe na atualidade, dentre eles, vale destacar o avanço em escala mundial do neoliberalismo, enfraquecimento das organizações sindicais e trabalhistas, desregulamentação dos direitos trabalhistas, crise econômica¹⁰ e, o desejo de ampliação do lucro por parte das empresas capitalistas.

¹⁰ Sabe-se que “[...] a recessão é acompanhada por alguns pontos de estrangulamentos particulares. Fenômenos de penúria setorial coincidem com a superabundância geral de mercadorias. Tal coincidência, aliás, se produz comumente na véspera ou no início de uma crise de superprodução. Este sempre começa por estourar em alguns setores chave e se funde gradualmente ao conjunto, ou à maioria dos setores de produção” (Mandel, 1990, p. 30), ver mais em: Mandel, Ernest. **A crise do capital**: os fatos e a sua interpretação marxista. São Paulo: Editora Universidade Estadual de Campinas, 1990.

Afinal, sabe-se que “[...] não foi o neoliberalismo que concebeu a reestruturação produtiva, foi a necessidade de recuperação do lucro nos patamares exigidos pelo capital [...]” (Montaño e Duriguetto, 2011, p. 199). Para tanto, uma das ações tomadas para retomada da lucratividade foi a “reforma”¹¹ de regulamentos, que foi impulsionada pelo Fundo Monetário Internacional a partir da implementação de uma série de medidas que permitiram o desenvolvimento de ações favoráveis aos países centrais em países periféricos, inclusive no Brasil (especialmente, durante a década de 1990) (Ribeiro e Raichelis, 2012; Montaño e Duriguetto, 2011). Esse modelo de desenvolvimento foi pautado em uma série de diretrizes macroeconômicas e estruturais¹², um exemplo das recomendações que foram, em larga escala

¹¹ Montaño (2014), fala sobre as novas articulações do capital por meio da linguagem, o que ele denomina de o canto da sereia, com isso “as palavras hoje têm mais utilidade de esconder do que desvelar” (p.30). Dito de outra maneira, o capital através dos novos termos empregados obscurece e mascara as relações reais, ou seja, o emprego da linguagem afastado dos interesses de classes, por se tratar de termo técnicos ou apolíticos. Portanto para o autor “[...] a função da ideologia da ‘palavra’ aqui expressa seu lado opressor: quem detém o saber, quem controla a linguagem, tem trilha aberta para dominar o outro” (p. 29).

¹² Segundo Ribeiro e Raichelis (2012), após a Segunda Guerra Mundial, inicia-se um processo de grande transformação no cenário internacional, houve a imposição de um novo arranjo geopolítico protagonizado pelo acirramento da disputa de poder entre os Estados Unidos da América (EUA) e Inglaterra, que culminou na hegemonia dos EUA, em meio a chamada Conferência de Bretton Woods, em 1944, permitindo a implementação do Plano White. A partir disto, foram instituídas agências internacionais, como: Fundo Monetário Internacional e Banco Mundial. A criação desses organismos internacionais se apresenta como parte de uma série de medidas que se propõem a “garantir a estabilidade financeira mundial”, por meio da viabilização de empréstimos de curto-prazo aos países membros, bem como a países periféricos. Em países do chamado Terceiro Mundo os empréstimos eram concedidos, sob a condicionalidade de adesão há uma série de medidas macroeconômicas e estruturais. Ademais, é importante citar que em 1945, por iniciativa dos EUA, cria-se o Sistema das Organizações das Nações Unidas (Sistema ONU), composto por “[...] agências internacionais, fundos e programas voltados para temas específicos, como a Organização Internacional do Trabalho -OIT e o Fundo das Nações Unidas para a Infância - Unicef, criados em 1946, a Organização Mundial da Saúde -OMS, 1948, e o Programa das Nações Unidas para Desenvolvimento - PNUD, 1965. Cada organismo da ONU é constituído por pelo menos três países, os chamados países-membros, responsáveis por elaborar recomendações em torno de políticas nacionais de desenvolvimento em suas áreas de especialização. As agências internacionais são constituídas com base nos acordos estabelecidos entre os vários governos que as compõem e estabelecem em comum as definições de missão, regras de atuação e origem de recursos financeiros [...]” (Ribeiro e Raichelis, 2012, p. 50), o impacto dessa atuação política, ideológica e financeira nos países e, em especial na América Latina, é um tema sensível que carece ser observado para melhor compreender a configuração das instituições e do regime político adotado pelos Estados ao longo da história. Ademais, o esgotamento de algumas medidas estabelecidas na Conferência de Bretton Woods, como conversibilidade do dólar em ouro, anunciada em 1971, pelo presidente Richard Nixon, acarretam em algumas mudanças globais, mas não interrompem o papel das agências internacionais criadas a partir do Plano White, inclusive, há de se mencionar o papel do Fundo Monetário Internacional no fomento da adoção da Cartilha Neoliberal, sistematizada no Consenso de Washington em 1989 e, o impacto dessas medidas na consolidação do processo de reestruturação produtiva. Para saber mais sobre o assunto: Ribeiro N, Raichelis R. Revisitando as influências das agências internacionais na origem dos conselhos de políticas públicas. In: **Serv Soc Soc**. 2012 Jan;(109):45–67 e Montaño, Carlos; Duriguetto, Maria Lúcia. **Estado, classe e movimento social**. 3 ed.São Paulo: Cortez, 2011.

difundidas, foram sistematizadas em 1989, durante o Consenso de Washington. Os pilares das recomendações foram:

[...] 1) disciplina fiscal, 2) redução dos gastos públicos, 3) reforma tributária, 4) juros de mercado, 5) regime cambial de mercado, 6) abertura comercial, 7) eliminação de controle sobre investimento direto estrangeiro, 8) privatizações, 9) desregulamentação de leis trabalhistas, 10) institucionalização da propriedade intelectual [...] (Montaño e Duriguetto, 2011, p. 211).

Ademais, não podemos deixar de mencionar outros fatores como o avanço tecnológico enquanto um importante instrumento que permitiu ampliar a extração da mais-valia e, o avanço da chamada Indústria 4.0¹³.

Esse conjunto de elementos descritos, abriram margem para três fortes componentes que reconfiguraram o trabalho, abrindo o fomento na década de 1970 e a sua flexibilização na década de 1980, ao disseminar que essa nova articulação promoveria a liberdade do trabalho do arbítrio da exploração (Antunes e Praun, 2020) Como de praxe, dentro das contradições do Modo de Produção Capitalista, prontamente, os verdadeiros ideais da flexibilização mostraram uma mescla de novas e velhas formas de exploração do trabalhador, as quais rompem as barreiras que limitavam a acumulação de capital (Antunes e Praun, 2020).

A partir dessa nova cultura e política econômica as grandes empresas reestruturaram o trabalho de maneira a flexibilizá-lo e precarizá-lo de múltiplas formas, por isso surgem mudanças na carga horária de trabalho, na remuneração, nos postos de trabalho e no conjunto de responsabilidades do trabalhador. Logo, “Dessa forma, criam-se e recriam-se novas relações e formas de trabalho” (Alves e Tavares, 2006, p. 432).

A precarização *a priori* é percebida pelo número crescente de trabalhadores que migram para a informalidade, e passam a viver de forma instável e sem o gozo de direitos trabalhistas e previdenciários. Isso os torna vulneráveis, uma vez que não possuem acesso aos direitos já citados.

A informalidade em seu conceito abrange as mais variadas atividades tidas como informais tradicionais, além de englobar as novas formas precarizadas de

¹³ Segundo Pinheiro (2022) o “termo Indústria 4.0 foi cunhado em 2011 na feira de Hannover para descrever como a quarta revolução industrial irá transformar a organização das cadeias globais do valor”.

trabalho que se constituem no capitalismo (Alves e Tavares, 2006). No mundo do trabalho informal existem trabalhos menos instáveis, trabalhos instáveis e trabalhos informais ocasionais ou temporários. No primeiro, é necessário um conhecimento profissional mínimo e comumente são do ramo dos prestadores de serviços a exemplo de costureiras, jardineiros, empregadas domésticas entre outros. Em contrapartida, no segundo, o trabalhador é recrutado e recebe por serviço concluído, são trabalhos que possuem necessidade de força física e com disponibilidade de realizar as mais variadas tarefas, a exemplo de carregadores, carroceiros e trabalhadores de serviços em geral (Alves e Tavares, 2006).

Por fim, em terceiro, elenca-se trabalhos informais ocasionais ou temporários, neste o trabalhador tem uma rotina de trabalho muito volátil, ora está empregado, ora é absorvido por trabalhos precários, diferente dos já citados. Esses trabalhadores possuem o objetivo de retornar ou até mesmo se inserir no mercado de trabalho formal (Alves e Tavares, 2006).

Nesse contingente de trabalhadores que estão à margem da lei trabalhista, encontram-se: jovens, excluídos do mundo do trabalho formal e que sem perspectivas nesse ramo, inserem-se nos subempregos que não necessitam de qualificação profissional e são de fácil empregabilidade. Também se inserem nesse mercado informal trabalhadores considerados “idosos” pelo capital, os quais têm dificuldades de retornar ao mercado de trabalho (Antunes, 2003). Nota-se que a informalidade absorve grandes grupos de trabalhadores ativos que são excluídos dentro das tendências do capital.

O trabalho informal também carrega as contradições do capital ao ludibriar o trabalhador como uma forma de torná-lo um produtor individual ou um proprietário, pelo simples fato de não possuir as amarras de um emprego formal, ou seja, há uma disseminação da ideia de que a informalidade seria um campo de liberdade (Alves e Tavares, 2006). O que se materializa são relações insólitas, sem vínculos de trabalho regidos por lei. Isso se constitui em um malefício ao trabalhador que não terá qualquer garantia, pois fica à mercê do desejo do empregador, ou ainda, abandonado à própria sorte.

Essa liberdade falseada de dominação, não se restringe aos empregos informais, pois o trabalhador assalariado também é cooptado pela perspectiva de liberdade pelo trabalho, quando na verdade, ambos, trabalhadores formais e informais acabam tendo que pôr à venda sua força de trabalho, pois somente assim, poderão

prover a sua subsistência, portanto a liberdade enquanto um direito de escolha, não existe para nenhum dos dois. Também, deve-se pensar no falseamento do direito como um favor ou uma concessão, o que coloca o trabalhador como um privilegiado por tê-lo, quando na verdade os direitos que regem as relações de trabalho existem devido à árdua luta do movimento dos trabalhadores e não segundo a boa vontade do patrão.

O trabalho formal e informal pode se mesclar na vida do trabalhador que procura um complemento de renda ou uma renda extra, por conseguinte, ele concilia esses dois campos de trabalho. Isso pode levar à reflexão sobre o grau do rebaixamento do valor pago ao trabalhador, por meio dos salários e o valor geral das mercadorias necessárias à sua reprodução, como um dos possíveis indicativos para a busca por complementar a renda. Todavia, um ponto de observância é a provável ausência do descanso na vida do trabalhador, componente importante para a revitalização das forças.

O processo de flexibilização em diversos postos de trabalho contribui para a sua precarização, como aponta Antunes (2011), “[...] o capital desemprega cada vez mais trabalho estável, substituindo-os cada vez mais por trabalhos precarizados, que se encontram em enorme expansão no mundo agrário, industrial e de serviços [...]” (p. 407). Portanto, o trabalho formal também sofre as investidas do capital para sua flexibilização, pois esta pode favorecê-lo ao extinguir custas trabalhistas e conceder maior poder de controle sobre o trabalhador.

Compreende-se que com as constantes alterações que as leis trabalhistas têm sofrido, sobre as quais seguem o mando do capital, ou seja, visam à ampliação da flexibilidade das formas de contratação de trabalho, promovendo assim, a erosão de direitos trabalhistas e previdenciários. O que abre as portas para expansão da terceirização de postos de trabalho, bem como contratações por meio de vínculos empregatícios frágeis como contratos por tempo determinado e os subempregos, além de ampliar espaço para atuação do capital no nicho das previdências privadas.

A corrosão dos direitos trabalhistas perpassou vários governos. As mudanças mais recentes foram instituídas durante os governos de Michel Temer e de Jair Messias Bolsonaro, com ênfase ao primeiro que alterou 117 artigos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). As alterações atingem principalmente a mobilização da classe trabalhadora, bem como os vínculos de trabalho, uma vez que os flexibiliza em Lei (Praun e Antunes, 2020)

As alterações ocorridas no governo Temer pela da Lei nº 13.429/2017 foram aliadas, segundo Praun e Antunes (2020), costuradas por quatro importantes dimensões, as quais possuem noções de segurança jurídica e flexibilidade. A primeira é a prevalência do negociado sobre o legislado, sendo a espinha dorsal da contrarreforma, pois abre passagem para flexibilização das leis trabalhistas pelos acordos ou convenções coletivas. Também passa a ser válido acordos individuais, que podem se materializar na “[...] instituição de condições de trabalho em patamares cada vez mais rebaixados, que acabam por legalizar a ilegalidade [...]” (Praun e Antunes, 2020, p. 183).

A segunda dimensão para os autores versa sobre os poros de não trabalho nas jornadas, isto é, a contrarreforma possibilitou a redução de intervalos na jornada de trabalho, também instituiu o banco de horas que pode ocorrer mediante acordos individuais. Dentro dessa dimensão pontua-se ainda o denominado trabalho intermitente, no qual o empregado principalmente do setor de serviços, fica à disponibilidade do empregador por tempo integral.

A terceira dimensão sobre a fragmentação da capacidade coletiva de negociação, o que já existia antes desta lei, porém, por ela foi consolidado. Para isso existe um conjunto muito bem orquestrado composto por ampliação da diversificação de vínculos de trabalho, possivelmente menos estáveis e nos quais o trabalhador fica preso às condições do empregador, maior possibilidade de negociações individuais e a aumento intenso de trabalhadores intermitentes, autônomos, informais e desempregados, o que impõe desafios à mobilização e resistência da classe trabalhadora (Praun e Antunes, 2020).

Por último, a quarta dimensão é sobre mecanismos de inviabilização de trabalhadores/as na Justiça do Trabalho que se constitui da tentativa de dificultar o acesso de trabalhadores/as ao recurso jurídico (Praun e Antunes, 2020). Abaixo, observe o quadro que sintetiza elementos central sobre as diferenças entre os vínculos formais e as demais modalidades de trabalho em vigor e suas características:

Quadro 1 - Vínculos Formais e modalidades de trabalho em vigor e suas características

Vínculos Formais	Características gerais/legislação correspondente
Por tempo indeterminado	Forma típica de contratação prevista pela CLT.
Por tempo determinado	Alteração do prazo-limite para esse tipo de contrato de até 90 dias, antes, para até 270 dias, conforme alteração instituída pela Lei n. 13.429, de 2017 artigo 10, § 1º e § 2º.
Terceirizado	Possibilidade de terceirização tanto de atividades-meio como atividades-fim, conforme Lei n. 13.429, de 2017.
Por tempo parcial	Ampliação do limite da jornada de tempo parcial de 25 horas por semana para até 30 horas por semana. Instituição da jornada de 26 horas com possibilidade de realização de até seis horas extras semanais. Possibilidade de banco de horas sem jornadas parciais. Aqueles/as que cumprem jornada parcial passam a poder converter um terço das férias a que têm direito em abono pecuniário, conforme Lei n. 13.429, de 2017.
Autônomo	A Lei n. 13.429/ 2017 institui a possibilidade de prestação de trabalho autônomo de forma contínua e exclusiva para uma única empresa. Antes da reforma de 2017, a instituição do Microempreendedor Individual (MEI), segundo a Lei Complementar n.128/2008, viabilizou a contratação na forma de Pessoa Jurídica, fundamentada na noção do empreendedorismo.
Intermitente	Sem restrições de uso. Trabalhador/a deve ser comunicado/a do trabalho com até três dias de antecedência. Aceito o trabalho, o não comparecimento é gerador de multa de 50% devida ao empregador. Remuneração: relativa apenas às horas trabalhadas. Tendência: remunerações em valor mensal inferiores ao salário mínimo, conforme Lei n. 13.429, de 2017. Destaque-se que a medida Provisória n. 808/2017 previa carência de dezoito meses para que um/a trabalhador/a contratado/a por tempo indeterminado fosse demitido/a e recontratado/a pela mesma empresa como intermitente. Tal carência perdeu a validade.

Fonte: Antunes e Praun (2020)

As alterações ocorridas corroboram com a maior individualização do trabalhador, dado que a flexibilização rompe com as relações de solidariedade do mundo do trabalho, além de favorecer um adoecimento psíquico e desmontar mobilizações coletivas (Antunes, 2020).

Ademais, pode-se compreender que essas alterações também afetam as lutas coletivas, diretamente o sindicato, que perde força de mobilização, pois os vínculos frágeis criam um cenário de tensão e medo diante de demissões advindas de manifestações, isto é, a flexibilização silencia e aliena o trabalhador, ou nas palavras de Montaño e Duriguetto (2011):

[...] Agora a tendência é que quase todos os postos de trabalho dependam de flutuações do mercado, estando o trabalhador na sua totalidade à mercê desse processo, sem garantias, sem estabilidade. Assim, os trabalhadores aparecem dispostos a reduções salariais e de “direitos” trabalhistas como forma de preservar o ameaçado posto de trabalho, criando uma tendência decrescente do salário, caracterizando uma perda do poder sindical (p. 200).

No governo Jair Messias Bolsonaro, criou-se o contrato verde e amarelo por meio da medida provisória nº 905/2019, que tinha por objetivo criar novos postos de trabalho a pessoas entre 18 a 29 anos, todavia, esses postos de trabalho teriam um regime de contratação por tempo determinado, redução da multa sobre o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) que passa a seguir a alíquota de 20%. No mais, a medida provisória também autoriza trabalho em domingos e feriados, além de redução de adicional de periculosidade de 30% para 5% e isenção de recolhimento previdenciário (Praun e Antunes, 2020). Ou seja, tal ação governamental abriu um novo processo de contratação de trabalho extremamente pauperizado para uma camada da população jovem e que, por conseguinte, possui um maior vigor físico, de forma a extrair por meio de uma exploração excessiva força laboral, com uma remuneração não condizente com o trabalho realizado e sem cobertura de direitos trabalhistas.

A partir das informações descritas, é possível inferir que ter essa camada mais jovem adentrando ao mercado de trabalho sob essas formas de contratação, pode contribuir na consolidação das novas alterações promovidas na Consolidação das Leis do Trabalho, visto que elas terão essa experiência de um trabalho flexibilizado

sob o viés distorcido do capital que coloca a liberdade e flexibilidade em um mesmo patamar, assim, condicionando os trabalhadores a pensarem que essa é a melhor forma de regime de contrato trabalhista.

Quando a verdade, a flexibilização, além de ter como um dos fatores o desmonte das leis trabalhistas, também se expressa no encurtamento das fronteiras entre as atividades laborativas e a vida privada, bem como do ganho financeiro estar atrelado a metas de produção e qualidade (Praun e Antunes, 2020).

Abílio (2020) aponta que trabalhos como os realizados não apenas de entregas, mas também de revendedoras de produtos cosméticos, só pode ser possível por não possui normas ou estatutos que definem a organização desse tipo de trabalho. Essa informalidade do todo, ou seja, desde a “contratação” ao trabalho desempenhado, contribui com a perda de controle sobre o trabalho. Além disso, perda das formas do trabalho cria uma flexibilidade e uma capacidade de adaptação impressionante, todavia, também caracteriza esse trabalho aos olhos de quem o faz como um trabalho amador, pois entregador de pedidos possui uma identidade flexibilizada, podendo ser alguém que esteja complementando renda ou uma pessoa desempregada fazendo um bico.

Portanto, o intento do capital exposto no início do texto se concretiza, uma vez que, cada vez mais se observa que os espaços de trabalho e convívio social se mesclam, não havendo mais limites sob o tempo de trabalho e tempo de descanso ou lazer, ou seja, o trabalhador é constantemente cooptado pelo trabalho, o qual se torna o centro da vida dos indivíduos de forma penosa.

Outro ponto é o uso de objetos próprios para realizar o trabalho, tais como notebooks, celulares, computadores, veículos e afins, isso prejudica ainda mais o trabalho, pois este fica com todos as responsabilidades de proporcionar a si próprio condições para exercer aquela função para uma empresa. O correto seria que a empresa proporcionasse isso ao trabalhador, uma vez que este está produzindo para ela, porém a inversão de responsabilidades coloca a responsabilidade financeira sobre o trabalhador e tira das costas da empresa custas com gasolina, transporte, equipamentos tecnológicos.

Amplia-se cada vez mais a desobrigação que o burguês se coloca, frente aos meios para execução do trabalho, que na atualidade, são proporcionados pelo próprio trabalhador como já mencionado. Nessa perspectiva, torna-se natural exigir durante uma entrevista de emprego que o trabalhador tenha, por exemplo, um bom

computador para realizar as demandas do trabalho na vaga de emprego que pleiteia ou no serviço terceirizado.

A desoneração de encargos trabalhistas é própria do capital na sua busca por maior controle do trabalhador e por consequência, maior exploração deste, o que evidencia a busca pela manutenção do sistema e o acúmulo de riquezas. Porém, com o avanço tecnológico, os trabalhadores, dos mais diversos postos de trabalho, veem-se colocados frente a uma nova e mais aguda forma de exploração, fruto das metamorfoses do trabalho comuns no capital e em conjunto à crescente expansão das plataformas digitais, que culminam em um processo de uberização do trabalho.

A seguir trataremos dessa temática própria da atual conjuntura do trabalho em tempos de plataformização e autogerenciamento do trabalhador, que resultam numa exploração exacerbada.

2.5 Uberização e Além: A transição para um mercado de trabalho informal

O termo “uberização” surge para expressar uma forma massiva de precarização do trabalho, em um momento histórico que está sob a égide do capital financeiro, em que se visualiza uma progressiva expansão do trabalho morto ou maquinário digital, trata-se de um período no qual “[...] os celulares, *tablets*, *smartphones* e assemelhados cada vez mais se converterão em importantes instrumentos de controle, supervisão e comando nesta nova etapa da ciberindústria do século XXI” (Antunes, 2020, p. 15).

O termo uberização se popularizou a partir das relações estabelecidas entre os operadores da plataforma digital do aplicativo Uber e os trabalhadores que exerciam a função de motoristas e passaram a ser designados como “prestadores de serviço” (Antunes, 2020).

Com base no exposto, compreende-se que a uberização não se restringe ao aplicativo de corridas, mas sim, expressa um “modos de ser” das relações de trabalho, especialmente no âmbito da circulação das mercadorias, que cresceu dentro das plataformas digitais e que se espalhou em um contexto global, marcado pela constante individualização e invisibilização dos trabalhadores que passaram a ser denominados como “prestadores de serviço”.

Isso ocorre pela disseminação em escala global do gerenciamento e organização do trabalho realizado por empresas de aplicativo como a Uber (Abílio,

2020). Cabe ressaltar que estratégias de gerenciamento e organização de trabalho ocorriam antes do surgimento dessas empresas conforme já tratamos neste capítulo¹⁴, o que elas fizeram foi expandir essa tendência, criando um fenômeno global que pode ser denominada de informalização do trabalho (Abílio, 2020).

A informalização do trabalho que caracteriza a uberização, só foi possível devido ao advento da flexibilização das leis trabalhistas, que acarretou uma potencialização da transferência de responsabilidades aos trabalhadores, ao criar uma autogerência que o subordina cada vez mais, porém é mascarada de empreendedorismo (Abílio, 2020; Antunes, 2020).

Esse empreendedorismo maquia o fundamento exploratório do trabalho, uma vez que vende um modelo de empreendedorismo irreal aos trabalhadores. Portanto, o trabalhador se entende como um empreendedor que é “proprietário de si próprio”, ou um quase burguês, mas, na verdade, torna-se “proletariado de si próprio” (Filgueiras e Antunes, 2020).

Assim, o capitalismo continua a reger não apenas as relações produtivas, mas também as relações sociais, sendo cada vez mais borrado o limite entre a vida no trabalho e fora dele, todavia, é difundido socialmente uma visão de que o trabalhador ao empreender, estará vivendo em “autonomia”, contudo, autores como

¹⁴ Para além das formas citadas ao longo do primeiro capítulo desta monografia, a partir do autor Woodcock (2020) detalho uma expressão de gerenciamento do trabalho que foi largamente difundida por Frederick Winslow Taylor e, recupero outras três expressões de gerenciamento do trabalho, vejamos: A figura do supervisor (citada ao tratar do modelo de Taylor); pagamento por peça, acordos de produtividade e, através da tecnologia digital. Segundo Woodcock (2020) o gerenciamento na fábrica: “[...] requer supervisores que caminhem ‘por todo corredor central da fábrica’, executando a ‘supervisão que é tanto geral quanto individual’. Esse processo tornou a fábrica um trabalho vigiado, mesurando o trabalho mediante a supervisão direta para garantir que os trabalhadores façam o máximo de esforço. Entretanto, o aspecto geral da supervisão é também aquele da ameaça, uma vez que o supervisor não pode observar todos os trabalhadores ao mesmo tempo. [...]” (p. 26), mesmo em situações em que a função supervisória passou a aludir ao controle desempenhado pela metáfora do panóptico, não foi suficiente. Logo, a busca incessante pelo aumento da lucratividade, exigiu a remodelagem da técnica para uma maior subordinação dos trabalhadores, conforme aponta Woodcock (2020), foi inaugurado outro método, o de pagamento por peça, considerado como uma “[...] poderosa forma para que os gestores encorajarem uma maior produtividade[...]” (p. 26), esse sistema foi combatido pelos sindicatos e, posteriormente, substituído por “acordos de produtividades, em que os trabalhadores passaram a receber um acréscimo no salário, logo, não se restringiu apenas à uma medidas de produtividade, uma vez que fornece um incentivo financeiro, ao passo que não deixa de exercer um controle do ritmo de trabalho desempenhado pelos trabalhadores, porém esse passa a ser consentido pelos trabalhadores. Atualmente, temos um modelo de gerenciamento do trabalho que é ainda mais preciso, que cronometra por segundo, exercido através da tecnologia digital, em que os *smartphones* e computadores (adquiridos muitas vezes pelo próprio trabalhador se metamorfoseiam em um instrumento de controle durante o tempo de espera e de prestação do serviço) tornam o controle ainda mais potencialmente mais rígido (Woodcock, 2020).

Antunes (2020) denominam essa relação como uma forma de “escravidão digital”¹⁵ (Antunes, 2020).

Nessa dinâmica, o sucesso “depende” apenas dos “prestadores de serviços”, que sob uma ótica de liberdade e flexibilidade disseminada pelas empresas capitalistas não compreendem o poder que dão a elas, pois a liberdade aqui significa a ausência de salários fixos e acréscimo de custos ao trabalhador (que antes eram arcados pelas próprias empresas). Logo, nesta lógica, o sucesso ou o fracasso depende apenas do trabalhador, frente às “oportunidades” dadas por essas plataformas digitais. Portanto, essa ideia, na realidade, produz um novo modelo de trabalhador *just-in-time*, que está disposto a servir a todo momento, como no caso de trabalhadores de aplicativos de entrega de pedidos de *delivery*, os quais ficam totalmente disponíveis ao trabalho e não sendo remunerados por esse tempo de espera, recebem somente quando executam a entrega (Antunes, 2020).

Nesse sentido, podemos compreender que, atualmente, é muito comum o trabalhador se valer de recursos próprios para poder pleitear e vender sua força de trabalho, o que é um demonstrativo da desresponsabilização do empregador, o qual passa parte dos custos dos elementos de produção ao prestador de serviço. Sendo assim, percebemos que fica a cargo do trabalhador parte dos materiais necessários à realização do seu trabalho e as custas da manutenção destes, o que em outro momento histórico era custeado pela empresa capitalista.

Outrossim, o ideal de liberdade e flexibilidade pautado nesse modelo de empreendedorismo, tem outro efeito nocivo à classe trabalhadora, a saber: cria uma espécie de “leilão invertido” entre os trabalhadores, os quais nessa lógica flexibilizada e sem rendimentos fixos, concorrem permanentemente entre si por uma nova demanda de trabalho a ser executada, que nesse balcão de ofertas fortalece a possibilidade de rebaixamento salarial, uma vez que as necessidades de sustento criam o tom das negociações (Antunes, 2020).

Há também, a passagem de riscos dos aplicativos para os trabalhadores, um exemplo são os acidentes de trânsito que não possuem cobertura previdenciária, uma vez que não possuem vínculo empregatício, além disso não existe suporte da empresa para denúncias de qualquer tipo de violência sofrida, assim, o trabalhador fica à mercê de suas próprias condições sem qualquer respaldo das plataformas digitais que

¹⁵ Ver mais em Antunes (2020), no livro “O privilegio da servidão”.

hospedam os aplicativos. No mais, esse distanciamento que aparece na cobertura de riscos por parte das plataformas também é visto em outras frentes e, demonstra o posicionamento institucional sobre o grau de incorporação das necessidades dos diversos atores envolvidos na cadeia de produção, circulação e consumo. Isto é, as plataformas que hospedam digitalmente o perfil das empresas e dos trabalhadores (motoristas que são credenciados via aplicativo) nutrem um tipo de contato indireto com as partes envolvidas no processo. Essas plataformas (que são formas de empresas capitalistas do século XXI) se resignam a ser um “elo” que conecta os “interesses das pessoas” ao facilitar a comunicação entre prestadores de serviço e consumidores. Portanto, entregadores/motoristas e consumidores ficam no mesmo patamar, sendo ambos considerados clientes da plataforma (Antunes, 2020).

Por outro lado, já indicamos que existe um controle mais intenso do trabalhador, devido à incorporação da tecnologia, logo esse distanciamento citado no parágrafo anterior é parcial, à medida que o controle de gerenciamento do trabalho é mais sofisticado, a saber: monitora os segundos de uso dos instrumentos, monitora por *Global Positioning System* - GPS, entre outros. Essa formatação é própria de uma nova organização de trabalho que descaracteriza a relação empregador e empregado, mas que intensifica o processo de exploração do trabalhador. Isso endossa o discurso contra a regularização trabalhista desse tipo de serviço, uma vez que as empresas dissimulam inexistência de relação trabalhista, sob alegação de que, segundo as empresas, eles (trabalhadores) “realizam as atividades apenas quando querem e onde querem”, além de ser “[...] apenas um meio de obter uma renda extra ou um modo divertido de conseguir dinheiro no tempo livre” (Antunes, 2020, p. 63).

Outro ponto que tem sido utilizado para justificar a desregulamentação dessa forma de trabalho, é o uso de vários aplicativos por um mesmo trabalhador. Contudo, essa justificativa é acrítica, pois não capta a realidade de que o trabalho na era digital é altamente exploratório, no contexto em que o salário é a única fonte da manutenção das necessidades de subsistência da classe trabalhadora e que essas modalidades de trabalho na era dos serviços (via plataformas digitais) não garantem uma renda fixa, portanto, esse trabalhador necessita se submeter a um maior número de trabalhos precarizados para conseguir acessar os mínimos sociais à sua reprodução, visto que quando presta serviço, ainda precisa arcar com os custos de manutenção dos seus instrumentos de trabalho.

O ocultamento da condição de assalariamento dos trabalhadores, conjuntamente ao repasse dos riscos e custas ao trabalhador, possui uma intencionalidade que vai além de uma exploração excessiva e precarização do trabalho, visa dificultar a organização e a resistência dos prestadores de serviço frente às exigências do capital (Antunes, 2020).

Ainda sobre o processo de desmobilização da organização política e classista, é necessário citar o impacto que as Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC), vêm assumindo nos últimos anos, isso porque são ferramentas sofisticadas para controle da classe trabalhadora (Antunes, 2020).

O uso das TIC's pode vir a criar um domínio do espaço cibernético, em um período histórico no qual a *internet* é o grande disseminador de informações sejam elas verdadeiras ou não, portanto, ter o domínio desse espaço é possuir o domínio da narrativa. E compreendemos que isso pode comprometer a articulação e as manifestações da classe trabalhadora contra as exigências do capital.

Sendo assim, quando o domínio do espaço cibernético, está sendo feito massivamente pelas empresas capitalistas (que representam as plataformas digitais), podemos concluir que essas empresas possuem uma vantagem frente à classe trabalhadora, à medida que possuem maior condição de reter e propagar maior número de informações, o que pode corroborar para minar e/ou deslegitimar as manifestações dos trabalhadores, seja na *internet* ou no mundo real.

Portanto, o uso das TIC's é mais um ponto que fortalece a manutenção do capital dentro de um processo agudo de exploração, compreende-se que existem outros fatores que endossam essa lógica¹⁶, mas nesse momento nosso foco é reafirmar como as tecnologias têm sido operacionalizadas para essa finalidade, sendo um ponto imprescindível para a precarização das relações de trabalho da classe trabalhadora, pois acaba exercendo controle (material e espiritual) e, minando as suas lutas.

Frente ao exposto, acrescenta-se a ideia de que essa tecnologia empregada na circulação das mercadorias poderia servir à efetivação dos direitos dos trabalhadores, uma vez que se tornou mais fácil o processo de mensuração rápida dos trabalhos feitos, pagamentos realizados e rotinas de trabalho. Contudo,

¹⁶ Podemos citar o papel desempenhado pelo Estado, que através de seus representantes acabam trabalhando para uma maior fragilização das leis trabalhistas em favor do capital.

contraditoriamente, essa ferramenta não tem sido empregada para o cumprimento dessa finalidade de regulamentação (Filgueiras e Antunes, 2020).

Esta nova conjuntura de controle e exploração do trabalho, aponta a necessidade de novas formas de organização e mobilização da classe trabalhadora frente à excessiva exploração do capital. Contudo, fica cada vez mais difícil articular a força do coletivo quando o que rege o mundo do trabalho é uma ótica cada vez mais individualista dos trabalhadores, que os faz não se reconhecerem como iguais, ou se reconheçam, mas frente às dificuldades impostas por esse tipo de exploração, os interesses individuais e imediatistas de sobrevivência se sobressaem frente aos interesses coletivos.

Convidamos o leitor a permanecer conosco, para que no próximo capítulo possamos apresentar alguns elementos gerais sobre o surgimento da profissão de motoboy em diferentes níveis federativos, a saber: no Brasil, no Paraná e no município de Ivaiporã, de modo a tentar observar similitudes e especificidades da configuração dessa modalidade de trabalho na era dos serviços.

3 DELIVERY EM FOCO: A REALIDADE DO TRABALHO EM DIFERENTES ESCALAS

3.1 Da Primeira Entrega à Profissão: o nascimento do delivery como categoria ocupacional

Segundo Oliveira (2006) o serviço de motofrete chegou ao Brasil, na cidade de São Paulo - SP, em 1984, por meio do empreendimento de Arturo Filsof, que conheceu a profissão em uma viagem a Buenos Aires - Argentina. Após o retorno de Arturo ao Brasil, em conjunto com um sócio, foi feita a aquisição de uma moto CG-125 cilindradas. Na sequência, foi realizada a contratação de um motociclista para iniciar a operacionalização do serviço, o qual foi batizado por ele de *Diskboy*. Em seguida, promoveu a divulgação do empreendimento para vizinhos e colegas de trabalho.

Em dezembro de 1984, houve a primeira nota sobre o serviço, publicada pelo Diário Popular da capital. No ano seguinte, novas publicações foram realizadas, na Revista Contigo e no Jornal Folha de São Paulo, sobre o serviço *Diskboy*, o que fez com que ocorresse uma rápida expansão de empresas nesse ramo. Em 1987, a revista Quatro Rodas já contava com uma lista das principais empresas que atuavam na oferta deste serviço, que tinha sido rebatizado para a nomenclatura de motoboy (Oliveira, 2006).

É importante destacar, que em 1980, os trabalhadores dessa categoria eram contratados diretamente para esse ofício pelas empresas enquanto uma atividade meio necessária para atingir a atividade fim. Neste modelo, a moto utilizada nas entregas era de propriedade da própria empresa (Abílio, 2020).

Já no fim da década de 1980 e início de 1990, após uma crescente expansão da demanda do serviço de entrega, começaram a surgir empresas que atuavam somente nesse ramo, o que permitiu a terceirização das atividades de entrega pelas empresas. Na sequência, segundo Antunes (2020), em meados de 2011 surgiram as plataformas digitais, que acabaram por perfazer a demanda dessas empresas que tinham como principal atividade a oferta de serviços de entrega. Nesse momento, os aplicativos surgem e passam a ser reconhecidos como uma “tentativa de salvação” para a eliminação da exploração por parte das empresas que atuavam somente com esse serviço, as quais geralmente ficavam com 40% do valor da entrega feita (Abílio, 2020).

Percebe-se que as condições de empregabilidade dos motoboys da década de 1980 é muito diferente da realidade atual, visto que, como foi explicitado no capítulo anterior, atualmente, os custos e riscos dessa atividade, ficam a cargo do próprio trabalhador.

Diante do exposto, sabe-se que atualmente os trabalhadores que realizam a atividade de entrega de forma remunerada são denominados de *motoboys*, termo genérico que se tornou predominante nas cidades de São Paulo e Salvador, contudo, em outros estados como Rio de Janeiro a categoria é conhecida como motociclistas, já em Belo Horizonte, tem-se o acréscimo da palavra profissional, ou seja, profissional motociclista. Outros termos como motofretista, mensageiro ou motoqueiro também são utilizados, mas o termo motoqueiro é considerado um insulto à profissão, uma vez que é associado à irresponsabilidade. No que concerne aos serviços prestados pelos *motoboys*, outras denominações aparecem, tais como: motofrete, *delivery*, tele-entrega, moto-transporte ou moto-entrega (Oliveira, 2006).

Sobre a descrição dessa atividade no Ministério do Trabalho, pela Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), verifica-se o seguinte descritivo na família ocupacional nº 5191:

Coletam e entregam documentos, encomendas e mercadorias, e transportam passageiros. Realizam serviços bancários e de cartórios. Elaboram roteiros de trabalho, orientam passageiros, emitem recibos e preenchem protocolos. Trabalham seguindo as normas de segurança utilizando-se de EPIs e instalando itens de segurança nos veículos (Brasil, Ministério do Trabalho, Classificação Brasileira de Ocupações, 2025).

Complementarmente, a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) ainda indica a seguinte caracterização dessa atividade:

Os profissionais desta família ocupacional são responsáveis pelo transporte de documentos, encomendas e mercadorias, como também, de passageiros. Os profissionais que transportam passageiros são autônomos, quanto aos que transportam documentos, encomendas e mercadorias, embora haja profissionais autônomos, a maioria trabalha com carteira assinada. Todos trabalham individualmente e sem supervisão. Trabalham em veículo, a céu aberto, nos períodos diurno e noturno. Estão sujeitos a intempéries, a gases de combustão de veículos, posições desconfortáveis por longos períodos e estresse constante, principalmente quando enfrentam o trânsito das grandes cidades.

Embora, ainda haja algumas restrições em relação ao transporte de passageiros, principalmente, nas grandes capitais, são ocupações com tendência de expansão no mercado de trabalho (Brasil, Ministério do Trabalho, Classificação Brasileira de Ocupações, 2025).

Já a Lei que regulamenta o exercício profissional das “atividades dos profissionais em transporte de passageiros, ‘mototaxista’, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e ‘motoboy’”, foi promulgada por meio da nº 12.009/2009, passando assim, a alterar o Código de Trânsito Brasileiro, a saber: Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Esta lei, entre outros elementos, passa a instituir alguns quesitos necessários para a prática profissional:

- 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 (Brasil, 2009).

A Lei supracitada também trata das exigências sobre o veículo. Destaca-se a necessidade de que o veículo possua registro que o identifique como da categoria de aluguel e, ainda imputa a necessidade de instalação de protetor de motor (mata-cachorro) que deve ser fixado no chassi. Esse instrumento é destinado a potencializar a proteção do motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran (Brasil, 2009).

Ademais, os empregadores que fizerem contratação de profissionais em situação de irregularidade ou permitir o uso de veículo para transporte remunerado de mercadorias que estejam em desconformidade com a lei, como produtos inflamáveis, combustíveis ou tóxicos em galões, com exceção do gás de cozinha, estarão infringindo a lei, sendo passível de responsabilização, isto é, de sanções relativas à segurança do trabalho, previstas no art. 201 da Consolidação das Leis de Trabalho (CLT) (Brasil, 2009).

É possível notar as defasagens que essa Lei possui frente à organização atual dessa forma de trabalho. As regras não comportam de maneira ampla o modelo existente de contratação, uma vez que a lei não menciona as plataformas digitais, além disso, deve-se pontuar que devido ao emprego dos aplicativos, essa atividade e a forma de operacionalização do serviço geraram uma grande expansão dessa modalidade de trabalho precarizado em todo o território nacional.

Atualmente, as condições de trabalho dos motoboys estão em debate no Legislativo Federal. Uma das proposições realizadas na Câmara dos Deputados foi o Projeto de Lei (PL) nº 2.508/2022, que tinha como intuito revogar a Lei nº 12.009/2009. Este PL se propunha a estabelecer regras específicas para os motociclistas que atuam de forma remunerada para transportar passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete), sendo intitulado de “Estatuto da Liberdade dos Motoboys”. Caso aprovado na íntegra, esse documento acabaria com as exigências de qualquer autorização por parte do Poder Público para exercício da função, e complementa como sendo prerrogativa dos motoboys: o direito de definir dias e horários de trabalho em consenso com o empregador; trabalhar com veículo próprio, alugado ou de terceiros sem necessidade de cadastramento na categoria aluguel.

Compreende-se a pertinência do debate que envolve a reforma da Lei nº 12.009/2009, como uma forma de tentar instituir alguma segurança jurídica aos trabalhadores que atuam na informalidade das plataformas digitais, contudo é necessário pontuar que toda alteração na legislação envolve a articulação do campo político, não podendo ser executada pelo alto (envolvendo apenas os políticos profissionais) e “a toque de caixa”, isto é, sem mobilização e consulta popular, ou ainda, com dispensa de rigor e aprofundamento teórico e analítico da realidade, pois corre-se o risco de deixar de fora outros segmentos que hoje atuam nas plataformas digitais, e que atualmente se encontram marginalizados do acesso à proteção jurídica, tendo que se submeter a uma atividade extremamente exploratória, ou ainda legalizar a precarização do trabalho que hoje é vivenciada por esses trabalhadores.

Sendo assim, é necessário refletir “em que medida, caso seja aprovado o PL nº 2.508/2022, poderá favorecer esses trabalhadores?”, arriscamos a inferir que a configuração desse PL legaliza uma forma de trabalho que já existe dentro das plataformas, portanto o Projeto apenas favorece ao empregador ou, ainda, institui um “pseudo” empregador, como é o caso dos aplicativos *Ifood*, *Zé Delivery*, entre outros.

A seguir apresentaremos uma contextualização da profissão a nível nacional, a fim de identificar, a partir de estudos produzidos, um melhor detalhamento do perfil desses trabalhadores, bem como, sobre a sua rotina de trabalho.

3.2 Brasil em Movimento: Os desafios e riscos na rota do delivery pelo país

Para traçar um panorama nacional acerca da temática, recorre-se ao estudo inédito realizado em 2022, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em parceria com a Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e Ministério Público do Trabalho, o qual traz dados importantes e números expressivos acerca de trabalhos plataformizados ou teletrabalhos. Outros dados utilizados foram coletados pelo projeto intitulado Caminhos do Trabalho, conduzido pela Fundação Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (FUNDACENTRO) em parceria com a Universidade Federal da Bahia (UFBA), em 2023.

Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua¹⁷, a maior demanda expressa por meio dos aplicativos ocorre, primeiro, em função do transporte particular de passageiros (47,2%) e; segundo, em função da entrega de comida, produtos e etc. (39,5%), conforme pode ser observado:

Tabela 1 - Estimativa de usuários por plataforma (%)

Plataforma digital utilizada (%)	
Aplicativo de táxi (1)	13,9%
Aplicativo de transporte particular de passageiro (2)	47,2%
Aplicativo de entrega de comida, produtos, etc.	39,5%
Aplicativo de prestação de serviços gerais ou profissionais	13,2%

Fonte: PNAD (2022)

A partir dos dados apresentados, verifica-se que as duas variáveis: “particular de passageiros” e “entrega de comida, produtos e etc.”, somadas, constituem 86,7% da demanda geral levantada na pesquisa.

¹⁷ Para informações mais detalhadas sobre a metodologia e os conceitos da pesquisa, consultar: IBGE. [Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua] sobre o módulo Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022. Rio de Janeiro, 6 out. 2023. 18 p. Nota técnica 02/2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102034_notas_tecnicas.pdf> Acesso em 05 jan. 2025.

Ainda, segundo a pesquisa citada, foi estimado que 2,1 milhões de pessoas utilizavam as plataformas digitais para o desenvolvimento de atividades laborativas ou, conseguiam acesso e realizavam vendas por meio delas. Mais especificamente, 1.490 mil pessoas trabalhavam com aplicativos de serviços e, 628 mil pessoas utilizam as plataformas para a execução de comércio (PNAD, 2022).

Quando observados os dados da pesquisa nacional sobre plataformas digitais de serviços, identifica-se que os trabalhadores que se utilizam desse instrumento como um mecanismo de acesso a sua fonte de renda principal são 47,2%, o que equivale a 704 mil pessoas, sendo a atividade desempenhada “transporte particular de passageiros” (exclusivamente táxi). Já em relação a à variável de “entregadores de pedidos de comida, produtos, etc.”, verifica-se que 39,5% (589 mil pessoas) utilizam as plataformas digitais como fonte de acesso a sua renda principal (PNAD, 2022).

Sendo assim, o trabalho com entregas, nessa perspectiva, difere do argumento apresentado pelas empresas para a permanente desregulamentação dessa atividade laborativa, rememora-se que as empresas indicariam que essa atividade era uma forma de obter uma “renda extra” ou um “modo divertido” de obter dinheiro no tempo livre, argumento que se desmancha no ar, quando se observa os dados da PNAD (2022), que indica que o trabalho de entregas e transporte de passageiros é um elemento substancial à sobrevivência dessas famílias. Ademais, essas famílias têm um ou mais membros que se submetem a alto grau de exploração que é exigido pela informalização do trabalho, momento em que é reduzido aquilo que Abílio (2020) chama de “poros”, isto é, os momentos em que o trabalhador fica em repouso.

O perfil de trabalhadores que utilizam as plataformas de aplicativos como meio de trabalho é de maioria masculina sendo 81,3%, já as mulheres representam 18,7%. Quanto à idade, é predominante a faixa etária de 25 a 39 anos, o que corresponde a 48,4%. No que tange à escolaridade 61,3% possuem “ensino médio completo” ou “superior incompleto” (PNAD, 2022).

E, em relação ao tempo de jornada de trabalho, verifica-se que são destinadas uma média de 46 horas semanais, o que representa cerca de 6,5 horas a mais do que os demais trabalhadores que não atuam vinculados às plataformas digitais, pois os não plataformizados destinam uma média de 39,5 horas para a jornada de trabalho semanal (PNAD, 2022).

Nesse sentido, verifica-se outra contradição, uma vez que as empresas também argumentariam que a informalização do trabalho propiciada via plataformas digitais se materializaria como uma fonte de autonomia e liberdade, devido à possibilidade de flexibilização de horários, o que permitiria ao trabalhador a estruturação de sua própria rotina, todavia, mais uma vez as mediações feitas a partir da análise histórico-crítica da realidade, apontam as incongruências do capital, uma vez que o trabalho plataformizado extrai do trabalhador mais horas de trabalho, o que implica em mais tempo submetido a uma rotina extenuante.

Ainda, segundo a pesquisa PNAD (2022), os entrevistados na categoria de trabalhadores por “entregas de pedidos, documentos, entre outros”, indicavam que a definição da sua jornada de trabalho estava submetida à influência exercida pelas plataformas digitais que promoviam incentivos, promoções, ou ainda ameaças de punições ou bloqueios, bem como eram também realizadas sugestões, períodos e dias para a execução da jornada de trabalho, afirmação feita por 54,5% dos participantes da pesquisa PNAD (2022).

O que também é visualizado a partir dos dados coletados pelo projeto intitulado Caminhos do Trabalho, o qual indica que a jornada longa de trabalho também pode estar atrelada a uma percepção dos entregadores quanto à preferência da empresa por trabalhadores que ficam mais tempo ativos no aplicativo, pois 71.85 entregadores responderam que acreditam que a empresa prioriza os entregadores que ficam mais tempo ativos dentro do aplicativo. Por mais que isso seja uma opinião dos entregadores com relação as empresas, gera uma indução neles para que trabalhem mais, sob a ideia de que serão favorecidos por estarem longos períodos ativos à disposição, conforme pode ser visualizado no gráfico abaixo:

Gráfico 1 - Na sua opinião, a empresa dá preferência aos entregadores que permanecem mais tempo online?



Fonte: Brasil, Projeto Caminhos do Trabalho (2020).

Com base ao exposto, compreendemos que urge a necessidade de que seja realizada uma análise e discussão mais aprofundada que congregue a participação desse segmento de trabalhadores, e que tenha como desdobramento a regulamentação da profissão. Até o momento, a Lei 12.009/2009, permanece sendo o regulamento jurídico que presta, de forma reduzida, menção sobre o exercício profissional dos motoboys/motociclistas, porém ela não tem conseguido promover proteção aos trabalhadores de serviços plataformizados, conforme foi explanado ao longo deste texto, uma vez que as relações de trabalho entre entregadores e empresas de aplicativos/plataformas têm se inserido em uma zona cinzenta, sem direitos e, portanto, sem uma fiscalização mais robusta.

Outro ponto, é a passagem de riscos aos entregadores, o que compreendemos que também afeta o campo do direito, os direitos previdenciários, por exemplo, pois, como consta na Lei nº 8.212/1991, a Previdência Social tem caráter contributivo, ou seja, para ter acesso a benefícios como, auxílio-doença, salário maternidade, aposentadoria, entre outros, é necessário que o segurado¹⁸ tenha contribuído financeiramente, dentro dos moldes de contribuição da previdência. Portanto o trabalhador uberizado só possui essa qualidade de segurado se ele fizer a

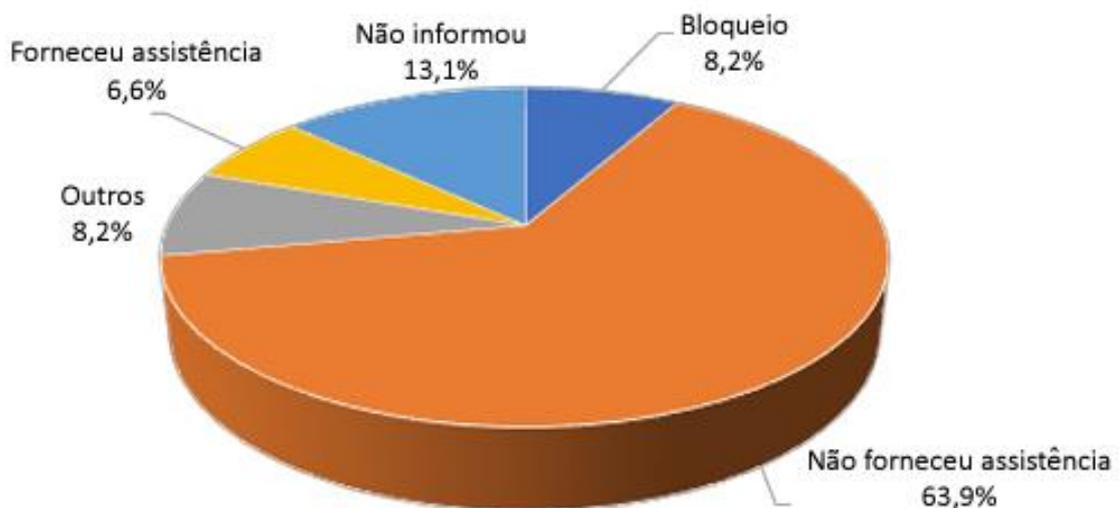
¹⁸ Termo utilizado pela previdência social para designar usuário desta política pública. <https://www.gov.br/inss/pt-br/saiba-mais/seus-direitos-e-deveres/qualidade-de-segurado>

contribuição de forma autônoma ou como microempreendedor, o que em tese deveria ser feito de forma solidária entre empregador/empregado/Estado, mas como existe essa zona cinzenta na contratação do trabalhador plataformizado, a responsabilidade passa a ser individualizada.

Cabe destacar que em 2022, apenas 35,7% dos trabalhadores plataformizados possuíam cobertura previdenciária. Na região norte do país esse número é de 15,8%, já na região sul, essa cobertura era de aproximadamente 50,01% (PNAD, 2022).

Ainda, segundo o estudo pelo projeto intitulado Caminhos do Trabalho, verifica-se que 58,9% dos entrevistados disseram ter sofrido acidentes de trânsito, adoecimento, assalto, agressão ou tiro, enquanto estavam trabalhando para as empresas. O estudo apresenta que o tipo de condutor que tinha maior expressão eram os motociclistas (63,6%), seguidos de ciclistas (50%) e motoristas (45,5%). E cabe pontuar que os motociclistas e ciclistas estão no percentual de ocupações com maior acidentalidade (3,62%), porém o estudo aponta que isto não é comunicado aos órgãos competentes pelas plataformas em que os trabalhadores estão cadastrados. O que nos leva ao conteúdo do “Gráfico 2”, que apresenta o posicionamento das empresas quando ocorre algum acidente, vejamos:

Gráfico 2 - Posicionamento da empresa quanto aos acidentes



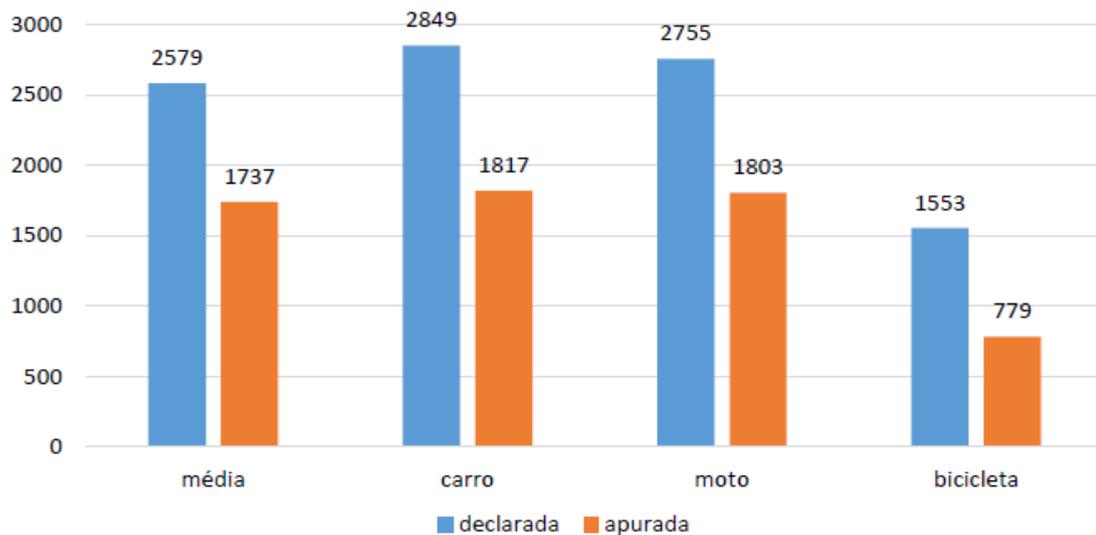
Fonte: Brasil, Projeto Caminhos do Trabalho (2020).

Segundo gráfico, as empresas, quando na ocorrência de acidentes, em sua maioria, acabavam não prestando suporte ao trabalhador, isto materializa a concepção de autogerência, ou em outras palavras, a total responsabilização do entregador sobre os problemas que podem ocorrer durante o trabalho.

E como é sabido e, inclusive já foi citado neste trabalho, a carga horária de trabalho excessiva, aspecto que é comum a essa categoria profissional, pode vir a gerar impactos nas condições de saúde e segurança do trabalho, pois longas jornadas de trabalho de muitos dias sem descanso, podem aumentar os riscos de ocorrência de infortúnios em geral. Isso fica mais grave por se tratar de um trabalho que demanda foco e boas condições físicas (Filgueiras, 2023). Ou seja, a corrida contra o tempo que cumpre a função de agilizar as entregas, bem como maximizar o ganho financeiro (visto que a renda obtida pelo trabalhador é contabilizada a partir do número de entregas realizadas), transforma essa corrida em um risco a vida, pois o entregador é submetido a um desgaste físico, que reflete na atenção e forma de trabalho e, não há trabalhador que consiga exercer sua função sem o mínimo de descanso físico para restauração da força de trabalho.

Ainda, segundo o projeto intitulado Caminhos do Trabalho, 55,3% dos entrevistados, disseram trabalhar 7 dias por semana; seguidos de 37% (um número também expressivo) que afirmaram trabalhar 5 ou 6 dias e; apenas 3,2% dos entrevistados indicaram trabalhar 4 dias ou menos.

Quanto à remuneração, o estudo do projeto Caminhos do Trabalho se divide em dois pontos: primeiro - “renda bruta mensal declarada”, que é a renda sem descontar os custos e é a quantia que o entrevistado diz receber e; segundo - “renda bruta mensal apurada”, foi apurada pelos valores encontrados em documentos enviados pelos trabalhadores do projeto. No gráfico abaixo será apresentado o conjunto de dados (referente a janeiro de 2023), sobre a “renda declarada” pelos motociclistas e a “renda apurada” pelo projeto, vejamos:

Gráfico 3 - Remuneração média mensal (bruta) declarada e apurada (em R\$)

Fonte: Brasil, Caminhos do Trabalho (2020).

Segundo o gráfico, verifica-se que a “renda declarada” destoa em quase mil reais da “renda apurada” pelo projeto. No mais, chamamos a atenção para a definição de trabalho digno como direito fundamental, expresso pela Organização Internacional do Trabalho (OIT):

O conceito de trabalho digno resume as aspirações de homens e mulheres no domínio profissional e abrange vários elementos: oportunidades para realizar um trabalho produtivo com uma remuneração justa; segurança no local de trabalho e proteção social para as famílias; melhores perspectivas de desenvolvimento pessoal e integração social; liberdade para expressar as suas preocupações; organização e participação nas decisões que afetam as suas vidas; e igualdade de oportunidades e de tratamento (OIT, 2018).

Na realidade vivenciada e posta pelos números, o conceito de trabalho digno é um sonho distante, pois na atual conjuntura o trabalhador está muito mais próximo do trabalho realizado no século XIX, totalmente exploratório, sem direitos trabalhistas. Como os autores do projeto Caminhos do Trabalho pontuam diante da pesquisa “Em qualquer atividade empresarial com finalidade lucrativa, o reconhecimento do vínculo de emprego é um critério civilizatório mínimo para a proteção das condições e da própria vida das pessoas que trabalham.

No próximo item, vamos ajustar nossas lentes e observar de forma mais próxima a configuração da informalização do trabalho, buscando apreender especificidades que configuram essa atividade no estado do Paraná.

3.3 O Paraná em Rota: A realidade das entregas no estado

O estado do Paraná é um dos 26 estados que compõem o Brasil, localizado na região sul do país, faz divisa com os estados brasileiros de Mato Grosso do Sul, São Paulo, Santa Catarina; e com os países Argentina e Paraguai. O estado possui extensão territorial de 199.307,939 km, conta com uma população de 11.444.380 habitantes e possui 399 municípios (IBGE, 2022).

O debate sobre a profissão de motoboys/motociclistas no estado do Paraná trouxe algumas ações como a instituição de uma data comemorativa, sendo assim, o dia 06 de setembro de 2010, foi instituído como Dia do Motociclista. Em 2013, também foi aprovada pela Assembleia Legislativa Paranaense, o projeto de Lei nº 470/2012 do deputado Leonaldo Paranhos (PSC), que cumpre o objetivo de permitir que os mototaxistas, motoboys e motofretistas possam desempenhar as suas funções em âmbito intermunicipal, fazendo uso de rodovias estaduais e federais que estão sob responsabilidade do estado. A justificativa para esse projeto vem de situações vividas com a interceptação da polícia rodoviária que estaria atuando na fiscalização e autuação de trabalhadores que realizam atividades fora dos limites territoriais do município onde fica a sede do serviço em que trabalham.

Já o projeto de Lei nº 286/2022, do deputado Gilberto Ribeiro (PL), dispõe sobre a redução de impostos sobre a circulação de mercadorias e serviços necessários para a aquisição de motocicletas e motonetas novas para utilização em serviços prestados de forma autônoma em transporte e entrega de mercadorias no estado do Paraná.

Outro destaque é o requerimento nº 392/2024, do deputado Ney Leprevost (UNIÃO) ao Ministério Público do Trabalho, que solicita a tomada de providências em face da plataforma *Ifood*, devido ao atraso de pagamentos de motofretes e motoboys que prestaram serviços à empresa. Segundo a justificativa, esse atraso no pagamento tem afetado a subsistência dos trabalhadores e, portanto, compromete sua estabilidade financeira e viola direitos trabalhistas. Ademais, cita a necessidade de

adoção de medidas de fiscalização desse tipo de empresa para que haja cumprimento das normas trabalhistas e demais direitos do trabalhador.

Percebe-se que tal situação é um reflexo de um problema já elencado no capítulo anterior, referente à falta de regulamento sobre essa modalidade de trabalho. Sendo assim, esse trabalho cumpre papel importante na possibilidade de aquisição dos bens necessários para a reprodução da vida do trabalhador e de sua família, todavia, as empresas insistem sobre a necessidade de manutenção da desregulamentação, sob a justificativa de promoção de benefícios e de autonomia ao trabalhador informal, porém, sabe-se que essa situação é mantida porque traz mais benefícios à empresa do que ao trabalhador, na medida em que a empresa se isenta das responsabilidades trabalhistas, porque o trabalhador aparece como um prestador de serviço.

A seguir, apresentaremos dados sobre os acidentes de trânsito no Paraná (Tabela 2, período de análise 2018-2023), isso porque o profissional que atua nesta categoria ocupacional fica mais tempo exposto aos riscos gerados no trânsito, sendo perceptível que o período de maior ocorrência de acidentes é “durante o dia”, com maior incidência de situações de “colisão e abalroamento”, porém, o “número de outros/não informados” também é expressivo, conforme pode ser visualizado abaixo:

Tabela 2 - Sinistros de Trânsito com vítimas, por natureza e período, Paraná - 2018/2023

Sinistros		2018	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
Segundo a natureza	Colisão/abalr.	19.353	21.339	10,26	17.709	-17,01	14.938	-15,65	18.004	20,52	18.077	0,41
	Tomb./capotam.	1.387	1.495	7,79	2.500	67,22	811	-67,56	1.705	110,23	1.649	-3,28
	Atropelamento	2.574	2.686	4,35	1.945	-27,59	1.746	-10,23	2.154	23,37	2.050	-4,83
	Choque c/objeto fixo	2.242	2.294	2,32	2.524	10,03	1.569	-37,84	1.951	24,35	1.794	-8,05
	Outros/ñ informado	7.680	8.447	9,99	7.786	-7,83	5.171	-33,59	6.243	20,73	6.258	0,24
	Total	33.236	36.261	9,10	32.464	-10,47	24.235	-25,35	30.057	24,02	29.828	-0,76
Segundo o período	Dia	20.431	21.822	6,81	19.704	-9,71	14.632	-25,74	18.428	-71.690,16	18.057	-2,01
	Noite	12.805	14.439	12,76	12.760	-11,63	9.603	-24,74	11.629	21,10	11.771	1,22
	Não informado	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
	Total	33.236	36.261	9,10	32.464	-10,47	24.235	-25,35	30.057	24,02	29.828	-0,76

Fonte: Paraná, BPTRAN -P/3 Planejamento e C.T.I Centro de Tecnologia e Informações, Política Militar do Paraná (2024)

Na sequência, será apresentada a Tabela 3, com informações complementares a análise, ou seja, com informações a respeito dos sinistros que ocorrem em vias urbanas e rodovias no estado do Paraná:

Tabela 3 - Veículos envolvidos em sinistros de trânsito com vítimas, por tipo, nas vias urbanas e rodovias, Paraná – 2023

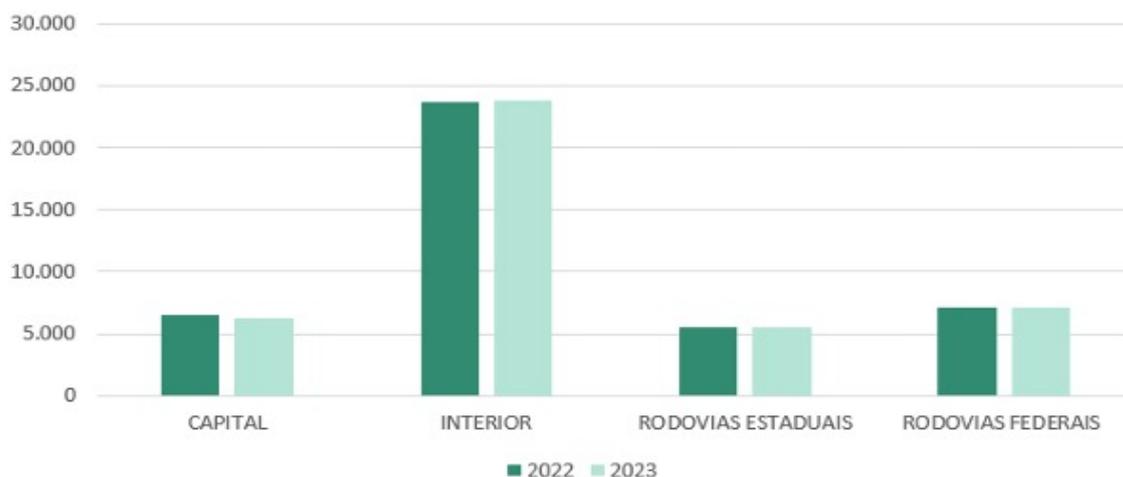
Veículo por Tipo	Total	Vias urbanas		Rodovias	
		número	%	número	%
Automóvel/camioneta	26.357	16.105	44,65	10.252	43,40
Ônibus/Micro-ônibus	1.468	696	1,93	772	3,27
Caminhão/caminhonete	8.301	3.115	8,64	5.186	21,95
Reb. /Semi-reboque	2.143	190	0,53	1.953	8,27
Motocicleta	18.391	14.220	39,43	4.171	17,66
Bicicleta	1.346	1.110	3,08	236	1,00
Outro/ñ informado	1.686	632	1,75	1.054	4,46
Total	59.692	36.068	100,00	23.624	100,00

Fonte: Paraná, BPTRAN -P/3 Planejamento e C.T.I Centro de Tecnologia e Informações, Política Militar do Paraná (2024)

É possível visualizar um quantitativo considerável de motocicletas que acabam se envolvendo em sinistros com vítima (total de 18.391), ficando atrás somente de sinistros que envolvem automóveis/camionetas (total de 26.357). No mais, percebe-se que os sinistros com vítima em acidente de trânsito envolvendo motocicletas possuem maior incidência em vias urbanas (39,43%), do que em rodovias (17,66%).

Os sinistros por localização mostram um percentual altíssimo no interior do estado do Paraná, que podem ser percebidos como o dobro de outros locais, como a capital, rodovias estaduais ou federais. Vejamos:

Gráfico 4 - Sinistros de trânsito por localização, Paraná - 2022/2023



Fonte: Paraná, BPTRAN -P/3 Planejamento e C.T.I Centro de Tecnologia e Informações, Política Militar do Paraná (2024)

A seguir, observa-se na Tabela 4, aspectos que envolvem a faixa etária e o gênero dos condutores envolvidos em sinistros com vítimas no estado do Paraná:

Tabela 4 - Condutores envolvidos em sinistros de trânsito com vítimas por localização, categoria, faixa etária e gênero, Paraná - 2023

Condutores envolvidos		Estado	Vias municipais		Rodovias	
			Interior	capital	Estaduais	Federais
Segundo a categoria	Habilitado	41.089	22.187	5.048	5.643	8.211
	Inabilitado	1.242	298	2	216	726
	Permissãoário	784	292	105	117	270
	Não exigível	215	20	0	5	190
	Não informada	5.964	4.230	1.037	250	447
	Total	49.294	27.027	6.192	6.231	9.844
Segundo a faixa etária	Menos de 18 anos	8.704	419	33	41	8.211
	18 a 29 anos	12.863	8.806	1.707	1.624	726
	30 a 59 anos	21.188	13.917	3.346	3.655	270
	60 anos ou mais	3.982	2.566	524	702	190
	Não informada	2.557	1.319	582	209	447
	Total	49.294	27.027	6.192	6.231	9.844
Segundo o sexo	Masculino	37.854	19.736	4.801	5.219	8.098
	Feminino	10.266	6.801	1.304	831	1.330
	Não informado	1.174	490	87	181	416
	Total	49.294	27.027	6.192	6.231	9.844

Fonte: Paraná, BPTRAN -P/3 Planejamento e C.T.I Centro de Tecnologia e Informações, Política Militar do Paraná (2024)

É possível perceber que o perfil é majoritariamente “masculino” e “habilitado”, com faixa etária entre “30 a 59 anos”, porém o percentual com faixa etária entre “18 a 29 anos”, também é alta totalizando 12.863. No próximo tópico, convidamos o leitor a analisar de forma mais focalizada como ocorre essa dinâmica no município de Ivaiporã-PR para compreender como estão estruturadas as condições históricas de trabalho de pessoas que entregam pedidos de delivery.

3.4 Ivaiporã na Trilha do Delivery: Uma rota sendo calculada

A cidade de Ivaiporã fica sediada na região noroeste do estado do Paraná, possui 32.720 mil habitantes, sendo a maioria do sexo feminino (16.816), com raça/cor predominante - branca (20.388) e, com idade mediana predominante de 53 anos (IBGE, 2022). Este município tem como principal atividade econômica a agricultura, com vasta área de produção de monocultura, sendo os principais grãos produzidos: o milho, o trigo e a soja (IBGE, 2022).

Em relação aos dados de Sinistros com Vítimas, o Batalhão de Polícia de Trânsito/Planejamento e Centro de Tecnologia e Informações, da Polícia Militar do Paraná¹⁹ indica que houve no município de Ivaiporã- Pr, em 2023, o total geral de 97 sinistros com vítima, seguindo a seguinte subdivisão: por “colisão e abalroamento” 60 sinistros com vítima, por “atropelamento” 7 sinistros com vítima e, pela categoria “outros motivos” 18 sinistros com vítima. Já em relação ao total de vítimas, este município apresenta o total geral de 98 vítimas, feridos 97, mortes no local 1, mortes posteriores 0.

Em relação aos dados sobre a categoria ocupacional motoboys/motociclistas, devemos contextualizar que não há informações disponíveis em sítio eletrônico da Agência do Trabalhador do município de Ivaiporã-Pr, sendo assim, a autora deste trabalho realizou contato com a gerência dessa Agência, no mês de novembro/2024, para buscar informações e demais dados compilados sobre a profissão, porém, a devolutiva foi que esses dados não estavam sistematizados e que essa gerência buscaria estabelecer um levantamento sobre essas informações, contudo até a data de 12/01/2025, esses dados não foram repassados pela instituição.

Essa situação demonstra a dificuldade em estabelecer uma análise mais ampla e assertiva sobre as condições e rotina de trabalho dessa categoria profissional. No mais, esse panorama não se expressa somente em âmbito local, trata-se de uma realidade nacional.

Por fim, indicamos que a ausência de dados sobre essa categoria profissional reforça a importância desta pesquisa, devido ao seu caráter inédito e relevância social, para tanto convidamos o leitor a conhecer o perfil dos motoboys/motociclistas que participaram desta pesquisa. É válido ressaltar que este trabalho possui caráter exploratório e amostral, que contou com a participação de 5 entregadores de pedidos de *delivery* que atuam na cidade de Ivaiporã-Pr. Esse levantamento foi realizado a partir de questionário semiestruturado, serão melhor detalhados no próximo capítulo.

¹⁹ O Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTTran) é uma Organização Policial Militar (OPM) da Polícia Militar do Paraná (PMPR), especializada no policiamento de trânsito urbano. O batalhão está subordinado ao Comando de Policiamento Especializado (CPE). Para saber mais acesse: <<https://www.pmpr.pr.gov.br/>> Acesso em 12 jan. 2025.

4 IVAIPORÃ E O MUNDO DAS ENTREGAS: UMA ROTA AINDA NÃO EXPLORADA

4.1 A Partida da Pesquisa: Metodologia do estudo das condições de trabalho no *delivery*

A presente pesquisa tem como objetivo “analisar como se dá as condições de trabalho de motoboys que entregam pedidos de *delivery* na cidade de Ivaiporã- Pr”. A população selecionada foram 5 entregadores de pedidos de *delivery*, que exerceram essa atividade entre os anos de 2022 e 2023.

O nosso desejo é compreender a realidade vivenciada pelos entregadores a partir do diálogo com as nossas fontes de pesquisa, por isso escolhemos o método qualitativo, que é definido por Godoy (1995) como aquele que fornece os mais variados caminhos para estudos que envolvam os seres humanos e suas relações sociais complexas nos mais diversos tipos de ambientes.

A pesquisa segue um caráter descritivo, pois segundo Gil (2002), procura descrever características de um fenômeno, por isso, compreende ser a ideal para a presente pesquisa, haja vista que existem muitas pesquisas que falam de processos de exploração do trabalho, mas poucos estudos se prestam a analisar as relações de trabalho a que estão submetidos os entregadores de *delivery*.

A coleta de dados foi realizada por meio de questionário semiestruturado contendo 15 perguntas ao todo. É válido ressaltar que algumas tinham caráter complementar, por isso ao observar o questionário será possível identificar que elas foram desdobradas, exemplificando, a questão 8 foi desdobrada em 8.1, 8.2 e 8.3 não estamos considerando esses desdobramentos para contabilizar o número geral de questões. Feito o esclarecimento, o questionário segue a seguinte estrutura: 6 perguntas que buscavam dimensionar o perfil dos participantes, a partir de aspectos de raça/cor, sexo, estado civil, escolaridade, renda, entre outras; e 13 questões abertas que possuíam a finalidade de captar a percepção dos participantes a respeito da realidade do trabalho vivenciada por eles.

A análise das entrevistas, foi feita por meio da análise de conteúdo, ou seja, um método que emprega procedimento sistemáticos, objetivos e com inferências de descrição do conteúdo das mensagens, organizado em três polos cronológicos: 1 -

Pré-análise; 2 - Análise do material; 3 - Tratamento dos resultados, a inferência e a interpretação (Bardin, 1979 *apud* Gerhardt e Silveira, 2001).

Por se tratar de um município de pequeno porte II, no qual a profissão não possui uma organização sindical, a captação dos participantes dessa amostra da pesquisa foi realizada por meio do método Bola de Neve, o qual é útil para aproximação a grupos de difícil acesso, ou que não há precisão da quantidade de componentes (Vinuto, 2014). O método se utiliza do lançamento das denominadas sementes com o intuito de localizar pessoas cujo perfil seja o procurado para a pesquisa, isso ocorre, pois, uma amostragem probabilística é inviável (Vinuto, 2014).

Os sujeitos desta pesquisa são entregadores de pedidos de *delivery* da cidade de Ivaiporã-Pr, que trabalharam com essa atividade nos anos de 2022 e 2023, com escopo de pesquisa de 5 entregadores que foram entrevistados. Todavia, foram contatados 9 entregadores de pedidos de *delivery*, destes 9 entregadores, 5 aceitaram participar da entrevista; 3 não responderam os contatos realizados tanto por ligação quanto por mensagens e; 1 a princípio aceitou, porém, em um segundo contato desistiu de participar por motivos de saúde.

Cabe destacar que a pesquisa seguiu o rigor ético, foi submetida e aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual de Maringá, a saber: CAAE: 81536324.2.0000.0104, pois observa as orientações que são indicadas pelo Órgão, o qual é a instância que tem por objetivo defender os interesses dos participantes da pesquisa em sua integridade e dignidade e para contribuir no desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos.

Esta pesquisa se justifica pelo desejo premente de dialogar sobre a realidade vivenciada por entregadores de pedidos de *delivery* em âmbito local, pois compreendemos a necessidade de observar, descrever e analisar como se dão as relações de trabalho e como essa organização reflete na vida social desses trabalhadores. No mais, compreende-se que esta pesquisa se justifica em nível social, ao cumprir o dever da Universidade de prestar informações relevantes que possam subsidiar o diagnóstico, a tomada de decisão e a implementação de políticas públicas vinculadas ao acesso e defesa de direitos trabalhistas e previdenciários desse segmento populacional.

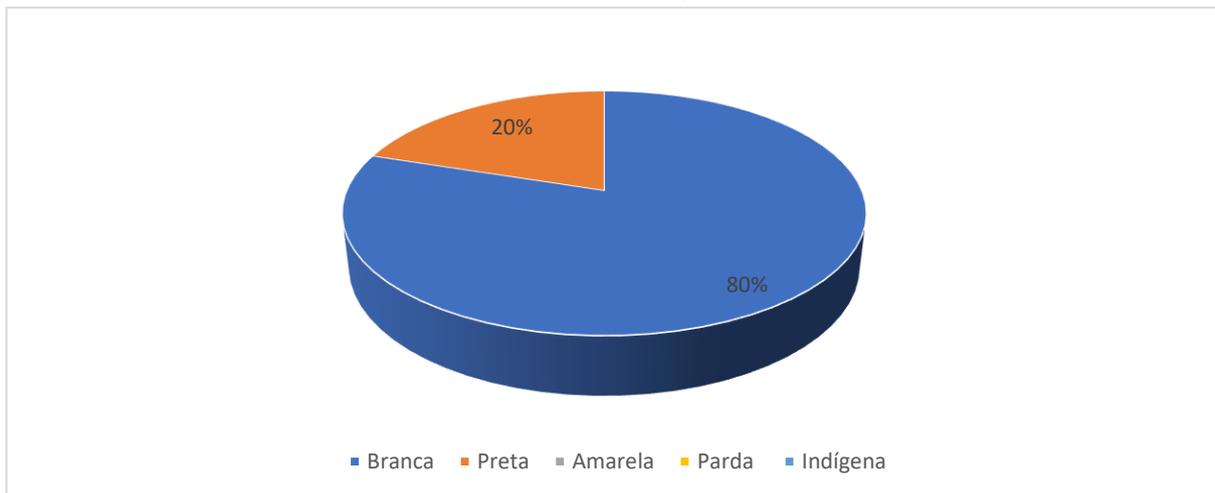
Por se tratar de uma pesquisa que direciona seu olhar para uma cidade de pequeno porte II; e que coloca em debate as condições de trabalho vivenciadas por estes trabalhadores com fragilidade de meios de contratação, por meio da prestação

do serviço, o desafio encontrado para a execução da pesquisa se deu em sua operacionalização, ou seja, em localizar e receber o aceite de participação dos entregadores na entrevista. Todavia, esse desafio não gerou impedimentos que prejudicassem seriamente o desenho inicial da pesquisa. A seguir, apresentaremos algumas informações coletadas acerca do perfil dos trabalhadores e que foi identificado na entrevista.

4.2 Perfil dos entregadores

A seguir apresentaremos o perfil socioeconômico dos trabalhadores de *delivery* que foi captado por meio das entrevistas realizadas. Antes de apresentarmos o primeiro gráfico, é necessário pontuar que a nossa amostra contemplou a participação de 5 participantes que se declararam do sexo masculino, aspecto que não destoa da realidade nacional, como sugere a PNAD. Portanto, não foi possível mensurar como é o cotidiano das mulheres²⁰ que trabalham com entrega de pedidos de *Delivery*. Sobre o critério raça/cor, os participantes declararam:

Gráfico 5 - Raça/cor



Fonte: Elaborado pela autora (2024).

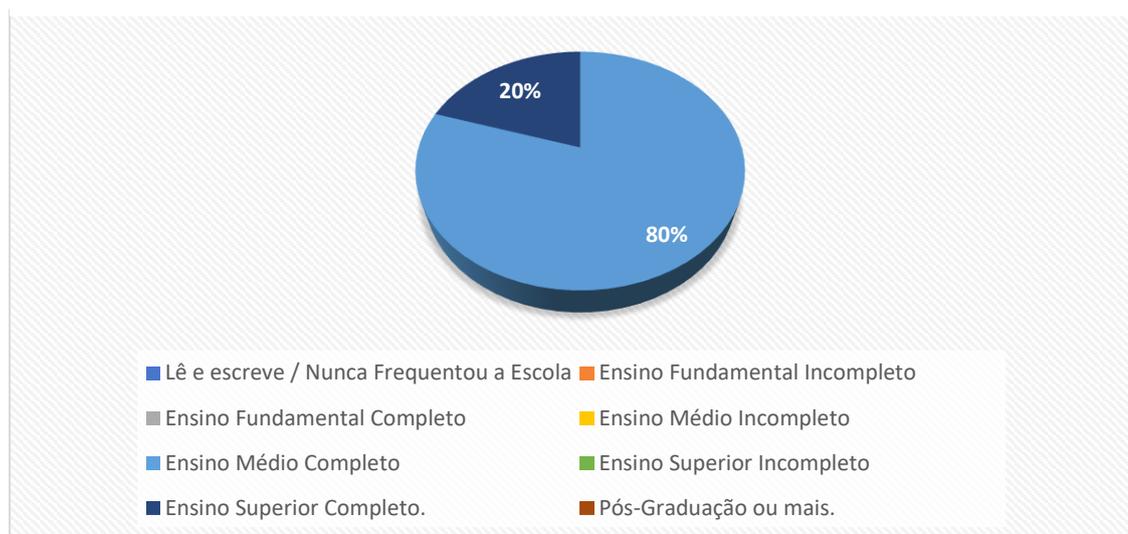
²⁰ Compreendemos que as relações sociais de gênero podem gerar impacto na possibilidade de acesso das mulheres a esse espaço de trabalho, pois acabam sendo encaminhadas a trabalhos que ocorrem no âmbito privado, ou para as chamadas profissões “femininas”, como: maquiadoras, manicures, cabelereiras e empregadas domésticas. Portanto, consideramos que essa hipótese carece ser desenvolvida em outros estudos.

A partir da análise do “Gráfico 5”, é possível inferir que 80% dos trabalhadores se autodeclararam brancos e apenas 20% pretos. Sabemos que Ivaiporã possui predominância de habitantes da cor branca (autodeclaração). Outro fator, que precisa ser recuperado são os critérios para o acesso a essa categoria ocupacional, o que envolve o custo financeiro para dar entrada em uma carteira nacional de habilitação, portanto, nessa realidade pode ser comum que muitos jovens não possuam condições financeiras para tal, e com isso, ingressem em outras áreas como a construção civil que não exige tal requisito.

Todos os entrevistados são solteiros e residem na cidade de Ivaiporã-Pr, onde realizam as entregas de pedidos de *delivery*. Apenas um deles disse na entrevista que chegou a realizar entregas em outras cidades, como Ariranha do Ivaí, Arapuã, Lunardelli, Lidianópolis e Jardim Alegre, o que vai de encontro com o projeto paranaense que visa à liberação para o exercício dessa função na modalidade intermunicipal, pois atualmente, isso é algo que acaba sendo alvo de fiscalização.

Estão na faixa etária de 20 a 30 anos, faixa essa que é a segunda com maior número de trabalhadores plataformizados, segundo os dados da PNAD. Também são o segundo grupo que mais se envolve em acidentes, de acordo com os dados de sinistros do estado do Paraná. Já em relação à escolaridade dos participantes, vejamos:

Gráfico 6 - Escolaridade



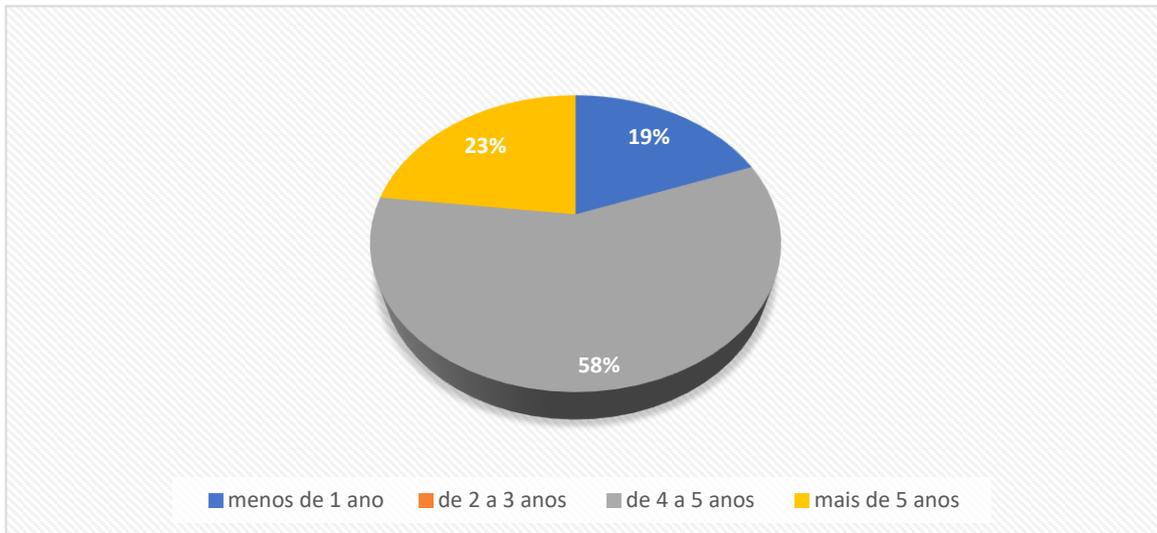
Fonte: Elaborado pela autora (2024)

O “Gráfico 6”, ao tratar da escolaridade, demonstra que 80% dos entrevistados têm ensino médio completo e; 20% ensino superior completo. Esse perfil

é um pouco mais baixo, quando se observa a realidade nacional, pois segundo a PNAD, 61,3% dos trabalhadores que trabalham com entregas possuem ensino médio completo ou ensino superior.

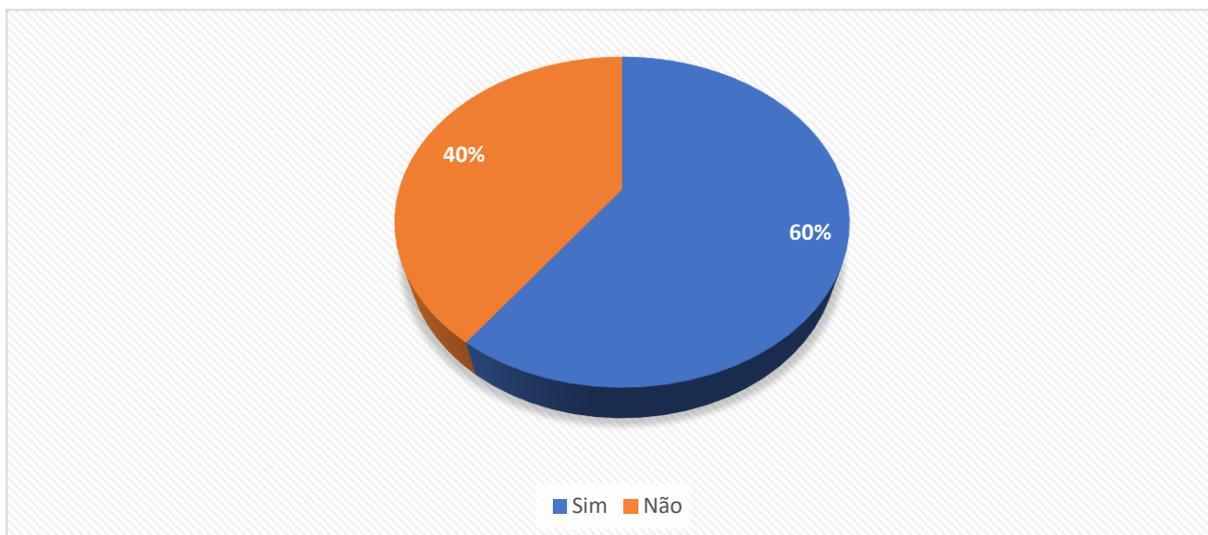
Perguntados sobre o tempo que exercem essa profissão, foi possível observar o seguinte panorama:

Gráfico 7 - Tempo de Trabalho



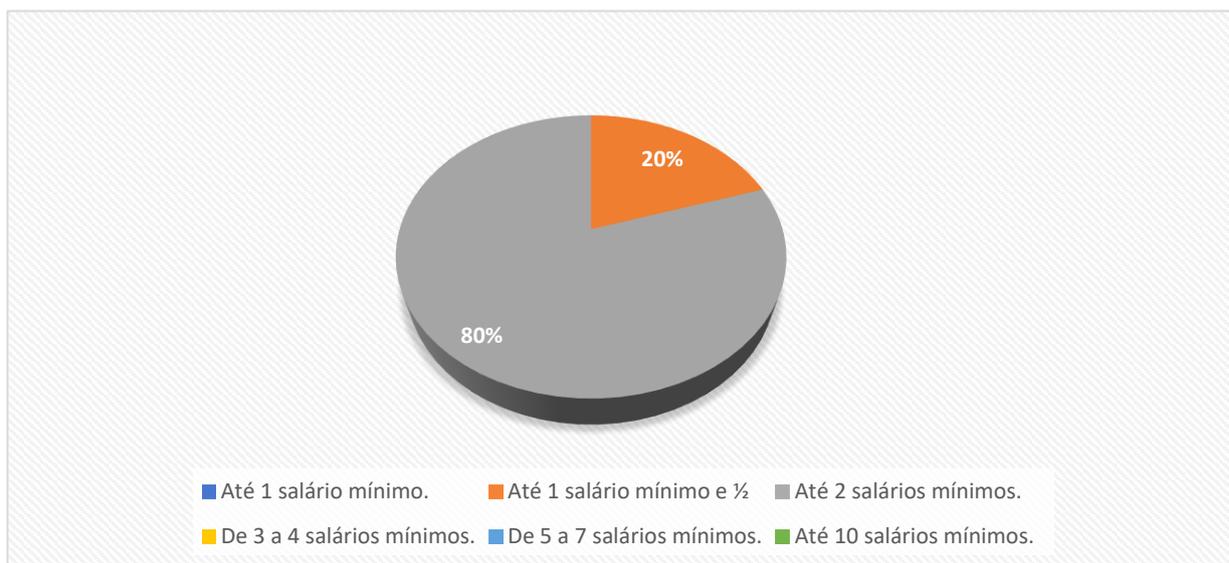
Fonte: Elaborado pela autora (2024).

No “Gráfico 07”, a maioria dos entrevistados (58%) tem entre 4 a 5 anos de trabalho com entrega de pedidos de *delivery*. Tendo em vista a faixa etária em que estão inseridos, observa-se que eles começaram muito cedo na profissão, possivelmente entre 18 ou 19 anos, o que pela Lei 12.009/09 seria incorreto, uma vez que não cumprem dois dos critérios necessários, ter 21 anos completos e possuir habilitação na categoria há pelo menos 2 anos. Isso é uma realidade de todo o Brasil, principalmente na discussão do trabalho uberizado, pois não existe uma regulamentação eficiente e a lei não se concretiza na realidade, tornando-se assim, mais um documento proforma, que não possui uma função efetiva na sociedade. Isto é, tem legalidade, mas não é legitimado pela sociedade.

Gráfico 8 - Trabalhadores que exercem outra atividade remunerada

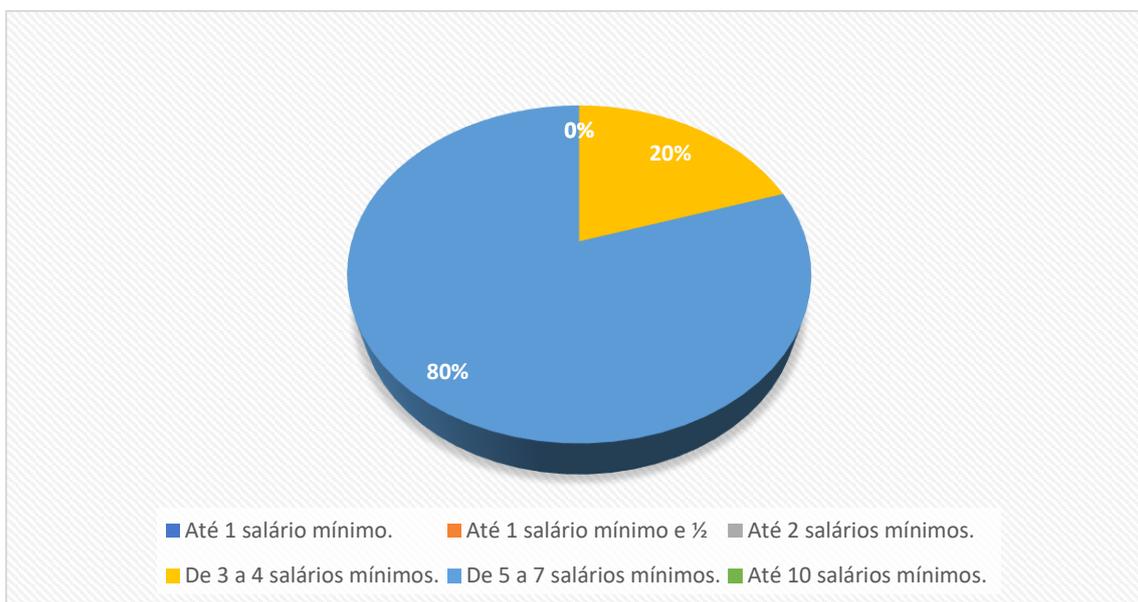
Fonte: Elaborado pela autora (2024).

Além disso, no “Gráfico 8” a maioria dos entrevistados (60%) declararam exercer outra atividade remunerada, ainda sobre isso, pontuaram que o trabalho com entregas de pedidos de *delivery* é um complemento de renda para eles; não muito distante deste percentual estão os trabalhadores que apenas trabalham com entregas (40%).

Gráfico 9 - Renda Pessoal

Fonte: Elaborado pela autora (2024).

Quanto à renda pessoal, 80% dos entrevistados declararam receber aproximadamente até 2 salários-mínimos com entrega e; apenas 20% disseram receber 1 salário-mínimo e meio com este trabalho.

Gráfico 10 - Renda Familiar

Fonte: Elaborado pela autora (2024).

No que tange à renda Familiar, 80% dos entrevistados declararam que é de 5 a 7 salários-mínimos; e 20% declaram de 3 a 4 salários-mínimos.

A seguir adentraremos à pesquisa de fato a fim de analisar as condições trabalho de entregadores de pedidos de delivery da cidade de Ivaiporã – Pr. Traremos o contexto desta profissão para dialogar com a literatura, a fim de captar as novas formas de organização do trabalho que o Modo de Produção Capitalista tem colocado ao trabalhador.

4.3 Entre a Pressa e a Exaustão: O retrato das condições de trabalho

Para responder ao objetivo geral desta pesquisa, o qual visa **analisar como se dá as condições de trabalho de pessoas que entregam pedidos de *delivery* na cidade de Ivaiporã – Pr**, pautar-se-á nas respostas coletadas durante as entrevistas realizadas. E os entrevistados serão denominados por *Entregadores A, B, C, D e E*.

Antes de adentrar no objetivo, é necessário realizar uma contextualização da inserção destes trabalhadores no serviço com entregas de pedidos de *delivery*, ressalta-se mais uma vez que se trata de pessoas jovens, na faixa etária de 20 a 30 anos e que possuem uma vasta experiência na profissão.

O *Entregador A* pontuou que sua inserção ocorreu pela indicação de um colega que já trabalhava no ramo. O interesse veio, pois segundo o amigo era um trabalho que “[...] dava para tirar um bom dinheiro e trabalhava pouco [...]”. Já o *Entregador B* começou a trabalhar para ajudar o irmão em seu estabelecimento. Tal qual o *Entregador A*, o *Entregador C* e *D* também começaram a trabalhar por indicação dos amigos. No caso do *Entregador D*, a princípio fazia esse trabalho sem compromisso com o dono do estabelecimento. Afirmou que, “no início eu gostava, porque só fazia um dia ou outro, [...], mas, hoje que a gente é responsável mesmo, que trabalha a semana inteira vê que é mais cansativo [...]”. Diferente dos demais entrevistados, o *Entregador E* ingressou no trabalho por vontade própria, após ganhar uma moto em um sorteio e, com o veículo, procurou um estabelecimento em que pudesse trabalhar como entregador.

Ao pensar na faixa etária dos entrevistados, são pessoas jovens que se inserem num mercado informal que é de fácil empregabilidade por não requerer uma formação acadêmica, portanto, a contratação ocorre já aos 18 anos, após tirar a carteira de motorista que além da motocicleta é o requisito para trabalhar nesse ramo. Todavia, cabe pontuar que segundo a Lei nº 12.009/09 dois dos requisitos principais para exercer a profissão seriam ter mais de 21 anos, e possuir habilitação por pelo menos 2 anos. Nota-se que a Lei não cria lastro na sociedade, e que isso expressa o fosso entre a realidade vivida e a Lei.

Além disso, são jovens que ingressam muito cedo no mercado de trabalho e que segundo Antunes (2003), ficam à margem da lei trabalhista, e ingressam muito cedo sob uma ótica de flexibilidade atrelada à liberdade, um dos mitos propagados pelo capital.

Ademais, reforça o que foi dito por Antunes (2020) quando expressa que ao se inserir nessa ótica de um trabalho informal flexível, ou seja, que não possui as amarras de um emprego formal, o trabalhador não está sendo proprietário, mas proletariado de si próprio, promovendo assim o autogerenciamento, ou aquilo que Abílio (2020) denomina como a auto exploração.

Sobre a jornada de trabalho, os *Entregadores C, D e E*, realizam dupla jornada de trabalho, e afirmaram que o trabalho com entregas de pedidos de *delivery* se constitui como um complemento de renda, além disso foi pontuado por estes entregadores que trabalhar em dupla jornada é algo comum para eles, segundo o *Entregador E*: “[...] é tranquilo depois que se acostuma”.

Esses trabalhadores possuem um reduzido tempo de descanso para preservação das forças de trabalho, ao contrário, o trabalho em dupla jornada suga ainda mais a vitalidade do trabalhador, sem restauração da sua força de trabalho, além disso, nota-se que existe uma naturalização por parte dos entrevistados da jornada dupla, de forma que está tão imbricada em seu cotidiano que se torna comum.

Pensar a dupla jornada de trabalho, também é compreender como opera o rebaixamento do salário, e quais os impactos gerados no poder de compra, com isso para ter acesso àquilo que se entende como uma necessidade, recorre-se a jornada dupla de trabalho, a fim de angariar mais recursos e complementar a renda.

Dos três entregadores que exercem dupla jornada, apenas o *Entregador D* disse que é contribuinte da Previdência Social, por trabalhar de carteira assinada em seu emprego principal, os demais (*Entregadores C e E*) trabalham sem contribuição previdenciária nas duas funções que exercem. O *Entregador C* compreende que é necessário contribuir com a Previdência Social, porém ainda não conseguiu se informar para iniciar sua contribuição.

Já os *Entregadores A e B* têm como principal trabalho as entregas de pedidos. O *Entregador B* que não possui uma dupla jornada de trabalho, disse que contribui para a previdência como Microempreendedor Individual (MEI). O *Entregador A* afirmou que está descoberto da proteção social previdenciária.

Mais uma vez se reitera que a materialidade dessa modalidade de trabalho diverge da forma como ele é compreendido e veiculado pelas plataformas de aplicativo. O trabalho com entregas se constitui como essa atividade que se tornou principal fonte de renda, ou seja, não é mais um modo divertido de obter renda extra. A caracterização desta atividade como uma fonte principal de renda, também pode ter como fator a massa de pessoas desempregadas, devido ao uso da mais valia-relativa, ou seja, existe mais proporção de trabalho morto que trabalho vivo no mercado formal, portanto são mais pessoas sem condições de prover sua sobrevivência e vão para a informalidade como única alternativa.

Sobre os impactos que o trabalho com entrega tem na principal fonte de renda dos *Entregadores C, D e E*, o *Entregador C* afirmou que: “[...] não pesa assim, tipo eu consigo conciliar bem”, pois como sua atividade principal é à noite e o trabalho com as entregas é durante o dia consegue conciliar.

Já o *Entregador D* explica que o seu trabalho principal é realizado durante o dia, e as entregas ele faz à noite; disse ser tranquilo conciliar as duas funções, pois acaba se acostumando. Por fim, o *Entregador E* disse ser tranquilo conciliar, pois realiza as atividades em horários opostos, trabalha com entregas durante o dia, e trabalha à noite em outro estabelecimento, exercendo outra função.

Quanto à organização do trabalho, todos disseram que não possuem contrato ou qualquer outro documento com o empregador dos estabelecimentos; todos os acordos ocorrem de forma informal.

Sobre a rotina de trabalho, o *Entregador A* disse que sua jornada de trabalho é de 8 horas por dia, pois trabalha 4 horas durante o dia e 4 horas durante a noite, disse ainda que em um estabelecimento trabalha de segunda-feira a sábado e, no outro de terça a domingo, folgando apenas no domingo durante o dia. O *Entregador B* expressa que trabalha de 4 a 5 horas por dia, tendo a possibilidade de folgar no domingo ou em feriados. O *Entregador C* realiza o trabalho durante 3 a 4 horas, por dia. O *Entregador D* realiza as entregas no período noturno todos os dias da semana, para folgar é necessário combinar com alguém para ficar em seu lugar naquele dia. O *Entregador E*, trabalha de 3 a 4 horas por dia.

É possível inferir perante ao exposto que a jornada de trabalho dos entregadores do município de Ivaiporã – Pr é menor do que a média nacional, pois a média semanal trabalhada é de 28 a 35 horas (levando em consideração se eles trabalhassem todos os dias de 4 a 5 horas), em contrapartida o tempo de trabalho nessa função no país é uma média de 46 horas semanais.

Os *Entregadores A e E* pontuaram durante a entrevista sobre valores combinados para realizar as entregas. O *Entregador A* disse que o preço fixo das entregas à noite é de R\$ 8,00 por entrega e durante o dia existe o preço fixo de R\$ 50,00 para entregas feitas no bairro Central, para entregas nas Vilas existe uma taxa de R\$ 5,00. Já o *Entregador E* disse ter uma organização parecida, existe um valor fixo de R\$ 50,00 para entregas no bairro Central, R\$ 5,00 a mais de taxa por entregas nas Vilas, portanto, “se eu for lá e não fizer nenhuma entrega tenho R\$ 50,00, se eu for lá e fizer 100 entregas no Centro tenho R\$ 50,00. Vamos supor que eu não fiz

nenhuma entrega no Centro e 10 entregas nas Vilas eu tenho R\$ 100,00 que era o fixo e 10 vezes 5 de taxa". O entregador disse tirar em média R\$ 70,00 por dia.

É possível perceber que existe variações na renda mensal, no caso do *Entregador A* que chega a receber em um mês (se trabalhar todos os dias. E tendo apenas o valor de R\$ 50,00 por dia), consegue obter uma remuneração do trabalho diurno de R\$ 1.500,00. Já em trabalho noturno o *Entregador A* estima que fazendo no mínimo 10 entregas por dia, em um mês, ele consegue obter uma remuneração de R\$ 2.400,00.

Segundo o relato dos *Entregadores A e E* existe uma remuneração paga por tempo de espera, em alguns casos horas de espera, porém, esta remuneração é baixa. Isso porque o valor pago é fixo, ou seja, quando há muitas entregas no bairro Central (durante o dia) não há um acréscimo dessa remuneração.

Assim, os demais *Entregadores* incorporam os riscos de irem ao trabalho e não terem entregas a fazer, por outro lado, a profissão possui outros riscos que são incorporados de forma individual pelo trabalhador, exemplificando: acidentes de trânsito. Uma vez que a maioria dos entrevistados pontuaram, que não existe a contribuição previdenciária. Além disso, foi possível captar uma dificuldade para reconhecer riscos de trabalho, e para compreender a exploração do trabalho, no qual estão inseridos e buscar reivindicar melhores condições de trabalho.

Essa percepção demonstra como o trabalho está alienado, de maneira que o trabalhador não consegue compreender os impactos que essa atividade exerce em sua vida, ao não conseguir mensurar os riscos ou compreender que a flexibilidade desse trabalho não possui nenhuma liberdade, mas sim constrói uma amarra que o vincula a uma relação de trabalho extremamente precarizada e sem garantias.

Os *Entrevistados* desta pesquisa relatam que não chegaram a sofrer nenhum acidente, porém, pontuaram que houve experiências de quase acidente. Segundo o *Entregador A* o trabalho com entregas "*[...] é risco que a gente corre querendo ou não; é um trabalho que corre bastante risco [...]*". Ainda segundo ele, o dia com mais incidências de riscos de acidentes é sexta-feira, pois "*[...] bastante gente quer sair, aí bebe; querendo ou não é isso aí. O resto é mais tranquilo, não que não tenha, mas é mais de boa. O problema é sexta-feira [...]*". O *Entregador B* também relatou que a sexta-feira é o pior dia para trabalhar, pois na visão dele existe muita imprudência, principalmente furar a preferencial. Foi por uma experiência dessa que ele passou.

Ele afirmou que “[...] *ela furou minha preferencial, estava chovendo, eu tentei frear, mas, o pneu foi deslizando, mas ela conseguiu passar*”.

O *Entregador C*, disse nunca ter passado por nenhuma situação. Porém, o *Entregador D* disse a princípio que teve um incidente, o qual ele não caracterizou como acidente. Ele disse: “[...] *não, eu cai sozinho, não foi considerado acidente foi falta de atenção, a gente anda com os papéis que é da rota da entrega; daí anda no retrovisor; daí eu abaixei a cabeça ali e fiquei olhando; daí eu não vi onde a moto estava indo; daí bateu numa carreta lá parada. Não me machuquei nada [...]*”. Além dessa situação, passou por uma outra durante do trabalho no *Réveillon*. O condutor do veículo estava embriagado e fechou o motociclista em uma curva. Segundo o entrevistado, teve que invadir a calçada para não ocorrer um acidente.

O *Entregador E* relatou que é comum situações acontecerem devido à imprudência, principalmente no centro da cidade. Segundo ele “[...] *o povo faz aquela muvuca, o povo fica meio estressado que o trânsito não anda e daí eles quer trocar de faixa e não olha se está vindo ninguém. Acho que é os piores dias, mas é tranquilo, já me acostumei. [...]*”

Ao tratar dos riscos desse trabalho, é necessário falar sobre a “deficientização” do trabalhador pontuada por Mello (2020) que é quando o trabalhador se torna uma pessoa com deficiência devido a acidente de trabalho ou condições precárias de um trabalho prolongado. Esse debate não está deslocado da concepção de que a sociedade estabelece barreiras que prejudicam a autonomia para o viver em plenas condições como as demais pessoas.

Além disso ainda existem desafios na inserção de pessoas com deficiência no mercado de trabalho, pois é necessário que elas estejam onde sua potencialidade pode ser aproveitada e, neste modo de produção, é o trabalhador que se molda aos interesses do capital, principalmente no trabalho flexibilizado e não o contrário.

Também é necessário trazer novamente a análise sobre a passagem de riscos dos empregadores para os empregados, portanto essa responsabilidade de prover garantias de condições de trabalho são de responsabilidade do trabalhador (Antunes, 2020), pois esse trabalhador não possui cobertura previdenciária ou trabalhista que seria uma garantia para momentos em que o trabalhador não está em condições de exercer a atividade laborativa por motivos de saúde. Sem essa cobertura ele não possuirá meios de prover sua subsistência enquanto ele está afastado. Isso também

se deve pelo fato de não existir assistência do patrão em casos de acidentes, justamente pela lógica de desresponsabilização do empregador.

Retomamos o ponto da revitalização das forças produtivas abordadas no início, pois a carga excessiva de trabalho, sem esse descanso, pode afetar tanto a condição de saúde do trabalhador como a segurança do trabalho (Filgueiras, 2023), pois o cansaço pode contribuir para o aumento de acidentes de trânsito, uma vez que o trabalho que ocorre na condução de veículos, exige maior atenção.

Por fim, porém não menos importante, temos a indicação de outro tipo risco que foi apresentado pelo *Entregador B*, a saber: o risco de violência urbana. Segundo o *Entregador B*, os motoristas possuem receio de serem vítimas de assalto, “[...] *pode ser assaltado também, tem bairro aqui que é bem perigoso, não passei, mais conheço pessoas que passaram por isso*”. E como já foi expresso, nesses casos os pertences dos trabalhadores não serão ressarcidos pelas empresas. No tópico a seguir, trataremos sobre outros elementos que compõem a operacionalização do cotidiano de recebimento de pedidos e de entregas.

4.4 Como o *delivery* de Ivaiporã exprime a uberização do trabalho

Neste item trataremos de **compreender como ocorre o processo de Uberização de uma cidade de pequeno porte II, pelos dos entregadores de *delivery* na cidade de Ivaiporã/Pr**. A princípio pode ser compreendido como um desenvolvimento incipiente e em transformação, pois notou-se através das respostas dos entrevistados que as relações de trabalho por mais informais e flexibilizadas que sejam, ainda são estabelecidas com os donos dos estabelecimentos comerciais, diferente do processo agudo de exploração do trabalho realizado através das plataformas digitais, em que a ‘contratação’ se dá pela adesão de um termo de aceite das políticas da empresa. Também pode se pontuar que os aplicativos de entrega de pedidos de *delivery* colocam como característica principal da empresa o objetivo de ligar interesses, por isso entregadores não são considerados parceiros, mais sim, clientes tais qual aqueles que usam o aplicativo com o objetivo de comprar.

Diferente do contexto nacional apresentado em que os entregadores de pedidos de *delivery* que se utilizam das plataformas digitais, as quais fazem o repasse financeiro de forma online aos entregadores, na cidade de Ivaiporã – Pr, os entregadores combinam valores e recebem seu dinheiro pelo dia de trabalho com o

dono do estabelecimento. Esse é um aspecto da flexibilização do trabalho, uma vez que tudo é tratado diretamente com o empregador.

Os aplicativos citados pelos entrevistados que são utilizados nos estabelecimentos comerciais de trabalho são: *WhatsApp*, *AiQfome*, *Cardápioweb* e aplicativo próprio da empresa. Esses aplicativos utilizados na cidade de Ivaiporã -Pr, segundo os entregadores, são gerenciados por algum atendente que faz a coleta do pedido realizado no aplicativo e o repasse tanto para quem produz os itens pedidos, quanto para o entregador, portanto não existe um acesso direto dos entregadores ao pedido através do aplicativo, mas um repasse com o pedido e orientações de entrega, como dito pelo *Entregador A*. Segundo ele, “[...] é aplicativo próprio, do aplicativo eles pegam e passam pra mim. Aqui são poucos de aplicativo, é mais fixo pra empresa[...]”. Diferente do contexto nacional em que se veem bem consolidadas empresas como *Ifood*, *Zé Delivery*, *Rappi*, entre outros, é dentro do espaço do próprio aplicativo que o entregador recebe as informações de entrega do pedido.

Desses aplicativos, o mais citado é o aplicativo de mensagens *WhatsApp* que não é um aplicativo específico de pedidos de *delivery*, mas possui uma versão comercial (*WhatsApp Business*) que se destina a esse fim comercial, não apenas por estabelecimentos como restaurantes, bares, pizzarias e afins, mas também estabelecimentos de vestuários, óticas, móveis, entre outros. Portanto, ele pode servir tanto para realização de pedidos, como para divulgação dos produtos daqueles estabelecimentos e informativos. Isso também mostra como a utilização deste aplicativo é algo cultural da organização dos comércios e dos clientes.

Além disso, a menor complexidade do aplicativo também pode corroborar em sua maior utilização nos comércios. Outro ponto que sugere o motivo de maior utilização do aplicativo é a função de enviar áudio, pois amplia o acesso a pessoas analfabetas que podem utilizar do recurso para solicitar seus pedidos.

Tal possibilidade pode apontar para a pouca utilização de outros aplicativos próprios de pedidos, uma vez que o *WhatsApp* serve para a mesma função principal que é a de ter contato com o cliente de forma que ele possa realizar o pedido e, recebê-lo em casa.

Portanto, o processo de Uberização na cidade de Ivaiporã-Pr é entendido como inicial, pois se utiliza da tecnologia para realização de pedidos, contudo não é gerenciado pelos aplicativos, mas pelos donos dos estabelecimentos que também gerenciam os entregadores.

Destaca-se que por se tratar de um município agrícola o processo de incorporação de grandes franquias de *fast-food* é incipiente, talvez a incorporação dessas franquias pudesse colaborar com uma maior utilização dos aplicativos citados. Também deve-se salientar que os empregadores não podem ser caracterizados como detentores dos meios de produção, portanto não podem ser comparados com franquias bem consolidadas e espalhadas pelo país e pelo mundo, como a *McDonald's*. Podemos entender que os estabelecimentos alimentícios de Ivaiporã fazem parte de um comércio local que é sempre fomentado nos meios locais.

Diante de todas as pontuações, é possível compreender que existe uma forma diferente de apresentação do trabalho de entrega de *delivery* em Ivaiporã-Pr, quando comparado com o âmbito nacional. O processo aqui ocorre de forma mais incipiente, remonta algumas semelhanças com o processo de uberização do trabalho, mas ainda não apresenta grande intensidade, ou seja, as condições de trabalho daqueles que fazem entregas de *delivery* em Ivaiporã-Pr não estão isentas de apresentarem características exploratórias do trabalho flexibilizado, e não estão desvinculadas das formas de cooptação dos trabalhadores para a informalidade, mas ainda, não apresentam características mais claras deste tipo de exploração.

Dissertaremos a seguir, como essa organização se materializa na jornada de trabalho dos entregadores no contexto de Ivaiporã -Pr, e se existem diferenças e/ou semelhanças com a organização feita no âmbito nacional que foi apresentada nos capítulos anteriores.

4.5 Contando as Moedas: Os efeitos financeiros do trabalho de *delivery*

Trataremos agora o objetivo que visa **investigar os rebatimentos que essa nova organização do trabalho apresenta dentro da categoria no contexto de uma cidade de pequeno porte II**, na cidade de Ivaiporã – Pr, bem como nos grandes centros, devem possuir seus instrumentos para a realização do trabalho, ou seja, como apontado anteriormente existe a passagem das responsabilidades ao trabalhador e até mesmo a de condições para desempenhar a atividade, é uma ótica flexibilizada, pois o empregador não provê os meios de trabalho, estes se tornam um dos critérios para a contratação do trabalhador.

Para realizar o trabalho de entregas de pedidos de *delivery*, o *Entregador A* disse utilizar-se de sua moto e de sua mão-de-obra. O *Entregador B* disse utilizar-se

de sua moto e bolsa de entrega. O *Entregador C* disse que se utiliza do veículo próprio e da bolsa. O *Entregador D* também se utiliza de recursos próprios que são a moto e a bolsa. O *Entregador E*, da mesma forma, usa da moto e bolsa de entrega própria.

Além do uso de meios próprios, as despesas, segundo eles, também são de responsabilidade do trabalhador, ou seja, todos os entrevistados arcam com despesas de gasolina e reparos em suas motocicletas para desempenhar esse trabalho.

Quanto à estimativa de custos, o *Entregador A* disse gastar cerca de R\$ 500,00 a R\$ 600,00 com gasolina e reparos por mês, e que, segundo ele, o valor seria maior se não tivesse conhecimento de mecânica, assim, apenas gasta com peças. O *Entregador B* disse que varia muito, mas, declarou que com gasolina gasta R\$ 50,00 por semana. O *Entregador C* disse gastar aproximadamente R\$ 300,00 a R\$ 400,00 por mês com gasolina e reparos. O *Entregador D* disse que por mês gasta R\$ 400,00 com gasolina e a cada dois meses tem um gasto de R\$ 800,00 devido à manutenção da moto que, segundo ele, seria pneus, relação da moto e óleo. O *Entregador E* disse ser difícil fazer uma estimativa de gastos com reparos, portanto, é mais fácil estimar o gasto com gasolina que, segundo ele, é de R\$ 40,00 a R\$ 50,00 por semana.

Portanto, o valor da renda própria declarado pelos entrevistados é em média de dois salários-mínimos, mas analisando os descontos de gastos com gasolina e reparos, esse valor pode chegar a 1 salário-mínimo e meio. Esse valor é aproximado dos valores a nível nacional declarado pelos trabalhadores do projeto Caminhos do Trabalho.

Esse é outro ponto da flexibilidade, pois além de prover os meios para realizar a atividade, também são de responsabilidade do empregado a manutenção e custos desses meios.

Sobre receber alguma ajuda de custo para realização do trabalho, apenas o *Entregador B*, disse ter recebido do empregador um recurso financeiro para abastecimento, porém, ele não disse qual era o valor, apenas pontuou que ele mesmo combinava o valor com o empregador. Todos os entrevistados disseram que além dos valores recebidos com entrega, também recebem uma alimentação pronta ao fim do expediente, seja uma marmita, um lanche à escolha do entregador ou, nos casos de pizzaria, é feita a pizza para que todos comam no estabelecimento.

Diferentemente do contexto nacional em que não existe ajuda de custo, em Ivaiporã existe uma ajuda de custo que no caso desse entrevistado era com combustível, o que não o isenta de gastos de abastecimento.

Essa é uma expressão do autogerenciamento que, como visto anteriormente, o trabalho informal nessa perspectiva flexibilizada coloca o trabalhador como um produtor ou empreendedor individual, pois ele está em um trabalho flexível e, por isso, sem amarras de um emprego formal, ou seja, a flexibilidade atrelada como um sinônimo de liberdade. Todavia, o que fica nítido no relato dos entrevistados são os encargos depositados sobre o trabalhador, pois cabe a ele possuir os meios necessários para desempenhar esta função, além disso, também é de responsabilidade do trabalhador as custas referentes a esse trabalho, bem como encargos trabalhistas e previdenciários.

Na sequência, trataremos a discussão e reflexão como o trabalho coopta a vida do trabalhador, pois por se tratar de um trabalho informal como esse, acaba-se exigindo muito do trabalhador, e como essa exigência impacta na vida, ou seja, para além da atividade de entrega.

4.6 Quando o Trabalho Consome: O impacto do delivery na vida pessoal

Neste tópico, iremos **avaliar os impactos que o trabalho de entrega de pedidos de *delivery* tem na vida dos motoboys**. Por isso, o questionamento no título, pois dentro da construção desta pesquisa foi possível visualizar que o trabalho que era uma das objetificações do homem para a construção do ser social, uma atividade consciente e transformadora do homem e da natureza, na realidade, é uma atividade alienante, fetichizada uma vez que as relações estão invertidas.

Além disso, o trabalho tomou a forma de captura e extração da vida dos indivíduos, uma vez que os limites entre o espaço de trabalho e espaço pessoal estão borradas e, isso contribuiu para que cada vez mais, o tempo de trabalho avance sobre o tempo de lazer.

É preciso considerar que é na vida particular que o homem expressa e potencializa suas particularidades, no trabalho, principalmente num trabalho com entregas por aplicativo, ele é apenas um número que pode ser descartado/substituído.

É perceptível que a flexibilidade do trabalho tem duas faces para os entrevistados, pois ao mesmo tempo que carrega em si a liberdade de poder trabalhar com horários mais flexíveis, também possui amarras próprias que o faz se subordinar ao patrão, tais contrariedades são próprias das contradições do Modo de Produção Capitalista, conforme exposto nos capítulos anteriores.

Quando questionado sobre os impactos que esse tipo de trabalho gera em sua vida o *Entregador A* disse que nesse trabalho possui mais tempo para o filho, pois consegue estar com ele durante o dia, o que não aconteceria em um emprego formal no comércio, porém, o trabalhar à noite, segundo ele, tira um tempo que seria da família, pois “[...] *à noite eu não tenho tempo de ficar com meu pessoal. A gente quer sair... se quiser sair tem que ser depois das onze, mas você vai para onde depois das onze com a família?*”. Ele compreende que mesmo trabalhando por conta própria existe um compromisso com o empregador, uma vez que o entregador só pega folga a cada mês e meio e, para que isso ocorra, ele coloca outro entregador em seu lugar. Esse longo tempo para obter uma folga, segundo ele, deve-se à dificuldade de encontrar um entregador que possa cobrir seu dia de trabalho.

O *Entregador B* compreende que não existe impactos do trabalho em sua vida, pois para ele é um trabalho bem tranquilo. Para o *Entregador C* a rotina é bem desgastante, “[...] *tem vezes que não dá vontade de trabalhar, vontade de tacar tudo para cima, mas tem que ir levando. Motoboy não tem férias, tipo, se você não for trabalhar, querer ficar 30 dias, pode ficar, mas não vai receber nada. Você vai trabalhando e trabalhando, deixa amarrado [...]*”. Segundo, ele com essa rotina de trabalho, possui apenas um pedaço pequeno do dia para si mesmo.

O *Entregador D* disse que o impacto em sua vida é a falta de tempo, pois geralmente, devido ao trabalho, passa poucos momentos com a família, mas sempre quando pode, tenta passar junto com os familiares e aproveitar ao máximo a companhia deles. O *Entregador D* ainda disse que “[...] *sábado mesmo, meu pai fez uma cirurgia. Eu não consegui ir levar ele. Teve que ir minha irmã e meu cunhado porque eu estava fazendo entrega à noite. Daí tinha que ir três horas da manhã, e eu já cheguei uma hora. Não tinha como eu ir. No sábado aconteceu a mesma coisa, mas só tinha eu pra levar. Ele (cunhado) não conseguia levar. Eu tive que ir, mas daí a gente vai meio cansado. Fazer o quê, aí a gente vai*”.

O *Entregador E* disse que, por não ser uma carga horária grande, tem mais tempo para resolver questões pessoais e ter seu lazer. Segundo o entrevistado, anteriormente, quando trabalhava à noite de garçom e no comércio durante dia, não havia tempo para sua família e era muito difícil conciliar os trabalhos, pois chegava sempre atrasado no segundo emprego. Com o trabalho com entregas, ele entende que por ser flexível é melhor.

A partir da análise do relato do *Entregador E*, percebe-se que já era habitual a execução de duas jornadas de trabalho. Nesse sentido, ele pondera qual era a mais extenuante. Logo, para ele o trabalho como entregador de *delivery*, aparece como uma oportunidade melhor, menos difícil de conciliar.

O *Entregador E* compreende que é uma responsabilidade dele, em sua folga, colocar outra pessoa em seu lugar, pois é um combinado com o empregador, mas tal qual o *Entregador A* tem muita dificuldade para encontrar pessoas que possam substituí-lo, principalmente nos finais de semana, pois ele entende que é o momento em que as pessoas querem estar com a família.

Sobre os pontos positivos e negativos do exercício profissional, para o *Entregador A*, o ponto positivo é a disposição de horários, pois trabalha menos e não ganha pouco, o ponto negativo do trabalho são os riscos. A ênfase dada pelo entrevistado foi quanto à chuva e ao trabalho às sextas-feiras, pois, é o dia em que se tem mais entregas, porém a atenção tem que ser redobrada, por ser um dia que cansa mais. Para o *Entregador B*, o lado positivo do trabalho é a flexibilidade e; o negativo, é a imprudência no trânsito. Para ele, “[...] *é moto, e qualquer descuido é a sua vida que está em risco [...]*”.

O *Entregador C*, também entende que a flexibilidade do trabalho é um ponto positivo e em relação ao ponto negativo, ele indica que nunca parou pra pensar: “[...] *nunca pensei, só trabalho, só penso em enfrentar, acho que seja não tirar férias, não tem como descansar e, tem que ir pra cima todo dia*”.

Já para o *Entregador D*, é positivo pela renda extra, pois sempre tem um dinheiro extra para alguma eventualidade, além do pagamento ser por diária. O negativo da profissão é o cansaço, pois segundo ele, é muito difícil trabalhar em dias de chuva e no fim de semana porque são dias cansativos e nesses dias há maior risco de acidentes de trânsito, devido à direção perigosa.

Por fim, o *Entregador E* disse que o ponto positivo é o trabalho individualizado, pois para ele “[...] *não tem tanta gente em cima cobrando por besteirinha; não tem colega de trabalho querendo fazer a sua caveira; não tem puxa-saco de patrão. É um negócio mais aberto. Você está o tempo todo na rua e não trancado dentro de uma firma [...]*”. Já o ponto negativo seria o olhar diferente que as pessoas têm com quem trabalha com entregas, que segundo ele, seria um olhar discriminatório, mas, isso tem mudado, uma vez que “[...] *hoje é melhor, o pessoal dá gorjeta. É mais positivo, mesmo sendo negativo*”.

O olhar sobre a profissão remete ao que foi apontado anteriormente por Abílio (2020), uma vez que esse trabalho ganha características de flexibilidade e, portanto, requer uma adaptação maior de quem o realiza, pois ao mesmo tempo, coloca sobre ele a percepção de trabalho amador. Com isso, as entregas acabam sendo vista sob ótica de uma atividade aquém do trabalho formal, ou seja, sem as responsabilidades ou importância que um trabalho tenha, o que leva a pensar sobre a forma de publicidade do trabalho vinculado às plataformas de aplicativo, que é divulgado como um trabalho por diversão ou para uma renda extra, quando na verdade é uma atividade laboral como qualquer outra.

A individualização do trabalho elencada pelo *Entregador E*, é um dos conceitos propagados no capitalismo, pois o modo de ser das relações de trabalho nessa escala global de Uberização, torna-se cada vez mais individualizadas ao ponto que o trabalhador passa a ser considerado um prestador de serviço. Sendo assim, pensar o trabalho enquanto um processo individual, enfraquece a percepção do trabalho enquanto fruto da coletividade, além da ideia irrisória de que o sucesso depende apenas do entregador, dito de outra forma, até mesmo a culpa pelo 'fracasso' nesse tipo de trabalho é repassada ao trabalhador.

Além disso, Montaño e Durigueto (2011) elencam que a flexibilização acaba por silenciar e alienar o trabalhador, isso se materializa no diálogo do *Entregador E* quando pontua que trabalho individual e informal é melhor. Mesmo que os outros entrevistados relatem que não possuem tempo para o descanso e para a família.

No fim, o trabalho flexível possui em si a liberdade de negociar por si só com o empregador, sem as burocracias de um emprego formal que possivelmente seguiria os ritos de entrevista, análise de currículo e afins, porém como já pontuado, esse tipo de trabalho flexibilizado é de fácil empregabilidade, ainda mais quando os próprios entrevistados pontuam que tem dificuldade de conseguir uma pessoa que possa ficar em seu dia de folga, ou seja, é um trabalho que carece de mais trabalhadores, além disso, é um tipo de trabalho que não exige experiência, pois alguns entrevistados também disseram que nem sempre a pessoa que eles conseguem no seu dia de folga é uma pessoa do ramo.

Portanto, a flexibilidade expressa uma contradição porque vende uma ideia de um tipo de trabalho que não se materializa, e é perceptível a dificuldade em compreender isso. Na realidade posta, uma vez que o trabalho coopta o trabalhador

de tal forma, ele acaba tão compenetrado em realizar a atividade que não consegue refletir como ela afeta a sua vida, como o caso do *Entregador C*.

Diante disso, Projetos de Lei, como o de nº 2508/22 que foi denominado como Estatuto de Liberdade dos Motoboys, na verdade só regulariza um processo de exploração, pois a única liberdade que o motoboy possui é a de aderir a esse trabalho. No mais, ele tem que cumprir horário como qualquer outro trabalhador, e se não o fizer, não possuirá remuneração. Em um trabalho com um vínculo tão frágil como o de entregadores que, segundo os entrevistados, são realizados na informalidade, não existem garantias ou adequações, vale o que está posto pelo empregador, e se o trabalhador não quiser, deverá procurar outro estabelecimento de trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho procurou compreender **como se dá as condições de trabalho de pessoas que entregam pedidos de *delivery* na cidade de Ivaiporã (2022-2023)**. No primeiro capítulo tratou-se sobre o trabalho e suas transformações. Esse capítulo parte do trabalho segundo Marx (2013), enquanto uma atividade consciente e reflexiva em que o homem muda a si próprio e a natureza e que, com o advento do Modo de Produção Capitalista, essa atividade se torna alienante e fetichizada. Ademais, é através das crises do capital que as relações de trabalho vão se alterando e, portanto, em cada transformação, novas formas de cooptar o trabalhador surgem e como o trabalho tem de se adequar a elas, essa construção é primordial para compreender como o trabalho se apresenta na atual conjuntura, pois o trabalho uberizado e flexibilizado traz em si novas e velhas formas de cooptação do trabalhador. Nesse capítulo, foi perceptível compreender como atualmente o trabalhador vive um processo agudo de exploração em que todos os encargos, condições de trabalho e custas são de responsabilidade dele, além dessa relação alienante com o trabalho, uma vez que ele não compreende a complexidade que existe dentro dessas relações trabalhistas frágeis, impulsionadas pela flexibilização do trabalho.

No segundo capítulo foi abordado a profissão, sua origem, bem como a realização de um panorama do país; do estado do Paraná e; da cidade de Ivaiporã. Esse capítulo estabeleceu conexões com o capítulo anterior, uma vez que trouxe

aspectos da realidade vivenciada por esses profissionais, e como essa realidade impacta no cotidiano, contrapondo-se à imagem de liberdade que é publicizada pelas grandes empresas capitalistas, que atuam nos serviços de entregas.

Neste ponto é possível afirmar que o trabalho flexibilizado com entregas de pedido não se constitui um modo divertido de conseguir dinheiro, mas sim, uma atividade que é a principal fonte de renda de muitos trabalhadores. No mais, compreendemos ser necessário a ampliação de debates sobre esse tipo de trabalho, uma vez que existe um vácuo legislativo sobre o assunto. O único projeto proposto para a regulamentação, atende/serve mais aos interesses do capital, do que a classe trabalhadora.

No terceiro capítulo houve a realização da análise desta pesquisa com entregadores de pedidos da cidade de Ivaiporã-Pr e; utilizou-se o método Bardin que trata da coleta, análise e inferência dos dados, por meio de questionário semiestruturado. Na sequência, realizou-se a entrevista com 5 entregadores de pedidos de delivery da cidade de Ivaiporã - Pr, e por meio dos dados angariados, tivemos a possibilidade de captar aspectos culturais e particulares do município. Diferente do contexto do país, os entregadores de Ivaiporã -Pr têm uma jornada de trabalho menor; e em alguns casos existe uma ajuda de custo com combustível, além do pagamento de um valor pelas horas que ficam à espera de corridas, o que não pode ser considerado uma realidade nacional.

Enquanto objetivo geral, esta pesquisa quis **analisar como se dá as condições de trabalho de pessoas que entregam pedidos de delivery na cidade de Ivaiporã – Pr**. Nessa análise, identificamos que a realidade local guarda especificidades quando comparada à realidade nacional, pois em Ivaiporã os trabalhadores não utilizam os aplicativos típicos para se comunicarem com os donos dos estabelecimentos comerciais. O aplicativo mais usual é o *Whatsapp*, mas não é o entregador o responsável por operacionaliza-lo, sendo assim, os entregadores desta cidade negociam diretamente com o patrão os acordos sobre a prestação do serviço. Isso não significa, que eles possuem maior proteção social em relação aos direitos trabalhistas e/ou previdenciários se comparado com a realidade brasileira, visto que nenhum deles possui vínculo formal com a empresa em que atua como entregador. Ademais, percebe-se que a realidade local, indica que o trabalho com entregas é predominantemente visto como uma forma de complemento de renda por parte dos entregadores, mas está longe de ser tipificado por eles como um serviço divertido

Esse trabalho é compreendido como uma oportunidade de gerar conforto para a família e ao próprio indivíduo, que se vê obrigado a conciliar duas jornadas de trabalho. Sobre a jornada de trabalho, percebe-se que para os entregadores de Ivaiporã, ela é menor se comparado com os dados nacionais, todavia, em Ivaiporã percebe-se que o trabalho de entregas é combinado/conciliado com outro trabalho. Há também uma variação de níveis de consciência que cada trabalhador tem acerca da precariedade de trabalho vivenciada.

Nesse sentido, compreendemos que foi possível caracterizar um panorama sobre aspectos da profissão dentro da cidade de Ivaiporã-Pr quanto à idade, sexo, escolaridade, renda com entregas, e confrontar com os dados nacionais. Percebemos também, que o uso de ferramentas tecnológicas como aplicativos ainda é incipiente.

Ainda conseguimos identificar que os entregadores de Ivaiporã, não se valem de organizações classistas, como sindicatos para poder então melhor se organizar e reivindicar condições de trabalho. No mais, percebe-se que a flexibilidade do trabalho está se espalhando por este território, trazendo consigo as fragilidades e inseguranças inerentes a essas relações de trabalho, além da terceirização das responsabilidades por parte do empregador, o que a princípio não é compreendido pelo trabalhador, uma vez que ele se vincula de forma alienada a esse trabalho, submetendo-se à baixa remuneração, aos custos pela manutenção dos equipamentos, reparos e gasolina. Aspectos que no estado tem sido endossado devido ao seu imobilismo legislativo.

Por fim, este estudo avalia os impactos que o trabalho de entrega de pedidos de delivery tem gerado na vida dos motoboys, o trabalho com entregas impacta nas relações sociais (e pessoais) da vida dos entrevistados de maneira que eles não conseguem usufruir de tempo de qualidade para seu lazer e descanso. Isso afeta suas condições de saúde, favorecendo o esgotamento físico, ou ainda, a incidência de acidentes de trânsito, uma vez que o trabalho com entrega requer atenção e uma direção responsável, porém o trabalhador vive lutando contra o tempo, para realizar mais entregas e, assim, poder ganhar um pouco mais, já que ele não ganha pelo tempo de trabalho, mais sim, pelo que entrega, sendo raro os casos que o tempo de espera é remunerado

O tema desta pesquisa provou ser muito rico, principalmente em um contexto como o de Ivaiporã-Pr, apesar das adversidades enfrentadas quanto à coleta de dados, foi possível contextualizar e mensurar elementos básicos que envolvem a profissão dentro deste município.

Compreendemos que o tema tem potencialidade para ser desenvolvido em pesquisas futuras, com a ampliação do desenho de pesquisa, incorporando a análise de outras cidades do Vale do Ivaí, ou ainda, fazer comparativos entre municípios mais industrializados e outros rurais/agrícolas com a finalidade de observar nuances dos territórios.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador *just-in-time*. In.: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020. p. 111 – 124.
- ALVES, Giovani. A “captura” da subjetividade nexa psicofísico e novo panoptismo. In: **Trabalho e subjetividade**: o espírito do toyotismo na era do capitalismo manipulatório. São Paulo: Boitempo, 2011. p. 111 - 126
- ALVES, Maria Aparecida; TAVARES, Maria Augusta. A dupla face da informalidade do trabalho: “autonomia” ou precarização. In.: **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo, Ed. Boitempo, 2006. p. 425 - 444
- ANTUNES, Ricardo. A era da informatização e a época da informalização: riqueza e miséria do trabalho no Brasil. In: **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo, Ed. Boitempo, 2006. p. 15 - 25
- ANTUNES, Ricardo. Fordismo, Toyotismo e acumulação flexível. In: **Adeus ao trabalho?**: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 11 ed. São Paulo: Cortez, 2006. p. 21 – 46.
- ANTUNES, Ricardo. **O caráter polissêmico e multifacetado do mundo do trabalho**. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1981-77462003000200004>. Trabalho, educação e saúde 1 (2): 229-237, 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tes/a/jGSb8jWJPtWKnTjcHw8B7Cn/>. Acesso em: 20 ago. 2024.
- ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0.. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020. p. 11 – 22.
- ARAUJO, W. P.. Marx e a indústria 4.0: trabalho, tecnologia e valor na era digital. **Revista Katálysis**, v. 25, n. 1, p. 22–32, jan. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1590/1982-0259.2022.e82591>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rk/a/kQHYDzr9wpjWSMWjhpQGnWd/>. Acesso em: 22 dez. 2024.
- BARUCO, Grasiela Cristina da Cunha; CARCANHOLO, Marcelo Dias. **Crise dos anos de 1970 e as contradições da resposta neoliberal**. Disponível em: <https://www.bing.com/ck/a?!&p=60acd518d5b11bcc649551c11e0f0cb2f57aae6cb0782d476a47b40948407ff0JmltdHM9MTczNTE3MTlwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=2443388c-f320-6103-36b3-2c7cf2f96080&psq=1970+crise+economica&u=a1aHR0cHM6Ly9hcnF1aXZvcy51ZnJyai5ici9hcnF1aXZvcy8yMDIzMTEyMTU4NWZhMzM3NTMzMjM3ODBKyzFjODU1OUUvQ0FSQ0FOSE9MT19NLI9CQVJVQ09fRy5fQy5fQy5fQ3Jpc2VfZG9zX2Fub3NfMTk3MF9lX2FzX2Nvb3RyYWRpZXRfZGFfcmVzcG9zLnBkZg&ntb=1>. Acesso em 26 dez. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 2508 de 2022**. Institui o Estatuto da Liberdade dos Motoboys, revoga o Art. 139-A e 139-B e insere parágrafo único no Art. 182 da lei 9.503, de 1997. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2207219&filename=PL%202508/2022. Acesso em: 10 out. 2024.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. Brasília [online]. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/ivaipora/panorama>. Acesso em 10 out. 2024.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Investigações Experimentais, **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022** [online]. Disponível em: <https://loja.ibge.gov.br/pnad-continua-teletrabalho-e-trabalho-por-meio-de-plataformas-digitais-2022.html>. Acesso em: 10 out. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009**. Dispõe sobre Regulamentação do exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm. Acesso em: 15 out. 2024.

BRASIL. **Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943**. Dispõe sobre a Aprovação a Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, 1943. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 15 out. 2024.

BRASIL. **Lei nº 8.212 de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.212%2C%20DE%2024%20DE%20JULHO%20DE%201991&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20da,Custeio%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAncias. Acesso em: 10 out. 2024

BRAVERMAN, Harry. A Gerencia Científica. In: **Trabalho e Capital Monopolista**. A Degradação do Trabalho no Século XX. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977.

DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito). **Anuário Estatístico de 2023**. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.detran.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2024-10/anuario_estatistico_2023_1.pdf. Acesso em: 10 out. 2024.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo *et al.* **Levantamento sobre o Trabalho de Entregadores e Motoristas das autointituladas “plataformas digitais”**. Relatório n. 2 – volume I.

Fundacentro e Universidade Federal da Bahia, 2023. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.gov.br/fundacentro/pt-br/comunicacao/noticias/noticias/2023/agosto/fundacentro-e-ufba-celebram-acordo-para-mapear-adoecimento-ocupacional/relatorio-caminhos-do-trabalho-2023-entregadores-e-motoristas-final.pdf. Acesso em: 10 out. 2024

FILGUEIRAS, Vitor *et al.* **Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil**. Relatório n.1. Universidade Federal da Bahia, 2020. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Aplicativos-no-Brasil.pdf. Acesso em: 10 out. 2024.

FILGUEIRAS, Vitor; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** São Paulo: Boitempo, 2020. p. 59 – 78.

GAERTNER Suman. **Motociclistas Comemoram Seu Dia e Fazem Reivindicações**. Curitiba - Paraná: Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, 27 jul. 2006. Disponível em: <https://www.assembleia.pr.leg.br/comunicacao/noticias/motociclistas-comemoram-seu-dia-e-fazem-reivindicacoes>. Acesso em: 10 out. 2024.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

GODOY, Arilda Schmidt. **Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades**. Revista de Administração de Empresas. São Paulo, v. 35, n. 2, p. 57-63 Mar./Abr. 1995. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rae/a/wf9CgwXVjpLpVgpwNkCgnc/?format=pdf&lang=pt>> acesso em: 03 de. 2024.

HARVEY, David. Acumulação flexível – transformações sólidas ou reparo temporário? *In*. HARVEY, David. **A Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992. p. 177– 184.

HARVEY, David. O fordismo. *In*. **A Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992. p. 121 – 134.

LUKÁCS, Georg. **As Bases Ontológicas do Pensamento e da Atividade do Homem**. (conferencia, traduzida por Carlos Nelson Coutinho. Publicada em 1969). Disponível em: http://www.gestoescolar.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/sem_pedagogica/fev_2009/bases_ontologicas_pensamento_atividade_homem_lukacs.pdf> acesso em: 03 dez. 2024

MARX, Karl. A Jornada de trabalho. *In*: **O capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital**. São Paulo: Boitempo 2013. p. 305 - 374

MARX, Karl. Um conceito de mais valor relativo. *In: O capital: crítica da economia política* : Livro I : o processo de produção do capital. São Paulo, Ed. Boitempo 2013. p. 387 – 396.

MARX, Karl. Maquinaria e trabalho vivo. **Crítica Marxista**, Campinas, SP, v. 1, n. 1, p. 103–110, 1994. DOI: 10.53000/cma.v1i1.18760. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/cma/article/view/18760>. Acesso em: 22 dez. 2024.

MARX, Karl. O Processo de trabalho e o processo de valorização. *In: O capital: crítica da economia política: Livro I: o processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo 2013. p. 255 – 275.

MARX, Karl. Trabalho estranhado e propriedade privada. *In: Manuscritos Econômicos-Filosóficos*. São Paulo: Boitempo 2008. p. 79 – 90.

MELLO, Anahí Guedes de. Corpos (in) capazes. **Revista Jacobin**. Disponível em: <https://jacobin.com.br/2021/02/corpos-incapazes/>. Acesso em: 20 dez. 2024.

MONTAÑO, Carlos. Apresentação – A constituição da Ideologia e dos Projetos do “Terceiro Setor”. *In: O Canto da sereia: crítica à ideologia e aos projetos do “terceiro setor”*. São Paulo: Cortez, 2014. p. 19 – 48.

NETTO, José Paulo; BRAZ, Marcelo. Economia política: da origem à crítica marxiana. *In: Economia política: uma introdução crítica*. São Paulo: Cortez, 2006. p. 15 – 27.

NETTO, José Paulo; BRAZ, Marcelo. O modo de produção capitalista: a exploração do trabalho. *In: Economia política: uma introdução crítica*. São Paulo: Cortez, 2006. p. 95 – 123.

NETTO, José Paulo; BRAZ, Marcelo. Produção de mercadorias e modo de produção capitalista. *In: Economia política: uma introdução crítica*. São Paulo: Cortez, 2006. p. 78 – 94.

NETTO; José Paulo; BRAZ, Marcelo. Categorias da (crítica da) economia política. *In: Economia política: uma introdução crítica*. São Paulo: Cortez, 2006. p. 95 – 123.

OLIVEIRA, Maria Angélica Riccio. **Ases do asfalto: vitimização e responsabilização no trabalho de motoboys de salvador**. 2006. Tese (mestrado em saúde coletiva) – Instituto de Saúde Coletiva da Universidade Federal da Bahia, Salvador – Bahia, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/10420>. Acesso em 20 set. 2024.

PARANÁ. Assembleia Legislativa. **Requerimento nº 392 de 05 de março de 2024**. Requer o envio de expediente ao ministério público do trabalho no paraná, solicitando a intervenção e a adoção de providências em relação ao atraso nos pagamentos dos motofretes e motoboys entregadores vinculados a plataforma ifood. Disponível em: <https://consultas.assembleia.pr.leg.br/#/proposicao>. Acesso em: 10 out. 2024.

PRAUN, Luci; ANTUNES, Ricardo. A demolição dos direitos do trabalho na era do capitalismo informacional-digital. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 179 – 192.

RIBEIRO, Natalina; RAICHELIS, Raquel. Revisitando as influências das agências internacionais na origem dos conselhos de políticas públicas. *In*: MONTAÑO, Carlos; DURIGUETTO, Maria Lúcia. **Estado, classe e movimento social**. 3 ed. São Paulo: Cortez, 2011.

SILVA, A. C. da. Produção, circulação, troca e consumo de serviços no capitalismo monopolista de estado - uma leitura de “o capital”. **Boletim Paulista de Geografia**, [S. l.], n. 76, p. 113–134, 2017. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/848>. Acesso em: 05 jan. 2025.

VINUTO, Juliana. **A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto**. *Temáticas*, Campinas, 22, (44): 203-220, ago/dez. 2014. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/tematicas/article/view/10977>> Acesso em: 22 mai. 2024.

WOODCOCK, Jamie. O panótipo algorítmico da deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.**. São Paulo: Boitempo, 2020. p.23 – 45.

ZUCHI, Ivan. **Projeto que permite a atuação intermunicipal de mototaxistas e motofretistas é aprovado**. Curitiba – Paraná: Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, 11 nov. 2013. Disponível em: <https://www.assembleia.pr.leg.br/comunicacao/noticias/projeto-que-permite-a-atuacao-intermunicipal-de-mototaxistas-e-motofretistas-e-aprovado>. Acesso em: 10 out. 2024.

APÊNDICES

**APÊNDICE 1 -ROTEIRO SEMIESTRUTURADO PARA A REALIZAÇÃO DAS
ENTREVISTAS**

Entrevistado:_____

1 - Qual a sua data de nascimento? _____/_____/_____.

2 - Você se identifica como tendo qual raça?

() Branca

() Preta

() Amarela

() Parda

() Indígena

() Outra. Especifique:_____

3 - Qual o seu sexo?

() Masculino

() Feminino

() Não identificado.

4 - Qual o seu estado civil?

() solteiro

() casado ou vivendo uma relação conjugal

() viúvo

() separado ou divorciado

() outros. Qual?_____

5 - Qual o seu nível de escolaridade?

() Lê e escreve / Nunca Frequentou a Escola

() Ensino Fundamental Incompleto

() Ensino Fundamental Completo

() Ensino Médio Incompleto

() Ensino Médio Completo

() Ensino Superior Incompleto

() Ensino Superior Completo.

() Pós-Graduação ou mais.

6- Em qual município reside?

- () Ivaiporã- PR
() Outro. Qual? _____.

7 - Exercer atividade de entrega somente em Ivaiporã- PR?

- () Sim
() Não. Em quais municípios você exerce atividade de entrega? _____.

8 - É entregador de aplicativo desde quando? _____.**8.1 - Exerce outra atividade remunerada?**

- () Não
() Sim (*Pular para a questão 10 E 10.1*).

8.2 - Qual é aproximadamente a sua renda familiar, isto é, somando a renda de todos que moram no domicílio?

- () Até 1 salário mínimo.
() Até 1 salário mínimo e ½
() Até 2 salários mínimos.
() De 3 a 4 salários mínimos.
() De 5 a 7 salários mínimos.
() Até 10 salários mínimos.
() Mais de 20 salários mínimos.

8.3 - Dessa renda familiar, qual é aproximadamente o valor da sua renda pessoal?

- () Até 1 salário mínimo.
() Até 1 salário mínimo e ½
() Até 2 salários mínimos.
() De 3 a 4 salários mínimos.
() De 5 a 7 salários mínimos.
() Até 10 salários mínimos.
() Mais de 20 salários mínimos.

9 - Como você conheceu e se inseriu no trabalho de entrega de *delivery*?

9.1- O estabelecimento (ou os estabelecimentos) que você atua, utilizam aplicativo para a entrega de pedidos de *delivery*?

R:

10 - (SE RESPONDEU SIM, NA QUESTÃO 8.1) Como você já declarou exercer outro tipo de trabalho remunerado, quais as atividades são realizadas?

R:

10.1 - (SE RESPONDEU SIM, NA QUESTÃO 8.2) Você percebe que o trabalho de entrega de pedidos de *delivery* impacta no seu segundo vínculo de trabalho?

R:

11- Existe alguma rotina de trabalho fixada em contrato de trabalho ou de forma informal para o desempenho do trabalho de entrega de pedidos de *delivery*?

R:

12 - Para desempenhar seu trabalho de entrega de pedidos de *delivery* você utiliza recursos próprios? (Em caso negativo, pular a questão 12.1)

R:

12.1 - Caso utilize recursos próprios. Quais são os gastos que você tem ao utilizar esses recursos?

12.2 - O empregador disponibiliza recursos ou auxílio de custo para o desempenho do trabalho de entrega de pedidos de *delivery*?

R:

13 - Durante a sua rotina de trabalho com a entrega de pedidos de *delivery*, você já sofreu violência?

R:

13.1 - Durante as entregas de pedidos de *delivery*, você já foi vítima ou autor de acidente de trânsito?

R:

13.2 - Em virtude da sua rotina de entregas de pedidos de *delivery*, você já precisou acessar direitos trabalhistas, previdenciários ou o seguro obrigatório para proteção de vítimas de acidentes de trânsito?

R:

14 - Você percebe que o trabalho de entrega de pedidos de *delivery* gera ou gerou impactos na sua vida pessoal e familiar? Quais?

R:

15 - Quais os principais pontos positivos e negativos do trabalho de entrega de pedidos de *delivery*?

R:

APÊNDICE 2- TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

“UBERIZAÇÃO E SUBEMPREGOS: UMA LEITURA DOS REBATIMENTOS DA NOVA ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO SOBRE OS ENTREGADORES DE *DELIVERY* DA CIDADE DE IVAIPORÃ-PR”

1. Convite:

Prezado (a) Senhor (a):

Gostaríamos de convidá-lo (a) para ser um participante da pesquisa “Uberização e subempregos: uma leitura dos rebatimentos da nova organização do trabalho sobre os entregadores de *delivery* da cidade de Ivaiporã/Pr”, desenvolvida por mim Suelen Camila da Rocha Rabelo e coordenada pela professora Me. Alana Moraes Vanzela, que terá como público alvo entregadores de *delivery* que atuaram nos anos de 2022 a 2023 no município de Ivaiporã/Pr.

2. Objetivo da pesquisa:

O objetivo desta pesquisa é analisar como se dá as condições de trabalho de motoboys que entregam pedidos de *delivery* na cidade de Ivaiporã-Pr.

3. Forma de Participação, armazenamento, descarte das mídias e confidencialidade:

A sua participação é muito importante e ocorreria da seguinte forma: você participará de uma entrevista que tem duração de aproximadamente 30 minutos, que tem por objetivo captar aspectos do cotidiano do trabalho, que envolvem desafios e possibilidades vivenciados na trajetória de entregas por *delivery* na cidade de Ivaiporã- PR, isso será realizado através de conversa e que será gravada e

armazenada em meio digital para posterior transcrição dos diálogos que serão de acesso exclusivamente do auxiliar de pesquisa e pesquisador responsável, destacamos que após a transcrição, o material transcrito será e armazenado, em arquivos digitais em um *pendrive* exclusivo para essa finalidade, e somente terão acesso às mesmas os pesquisadores. Ao final da pesquisa, todo material será mantido em arquivo, sob guarda e responsabilidade do pesquisador responsável, por pelo menos 5 anos, conforme Resolução CNS no 466/2012, já as mídias serão imediatamente descartadas após a transcrição. Esclarecemos que sua participação é totalmente voluntária podendo: recusar-se a participar, ou mesmo desistir a qualquer momento, sem que isso acarrete em qualquer ônus ou prejuízo à sua pessoa. Cabe ressaltar que as informações prestadas serão utilizadas para fins de pesquisa e serão tratadas com mais absoluto sigilo e confidencialidade, de modo a preservar a sua identidade. Além disto também esclarecemos que o (a) senhor (a) não pagará nada, bem como, não será remunerado (a) por sua participação neste estudo. Garantimos, no entanto, que todas as despesas decorrentes da pesquisa serão ressarcidas, quando devidas e decorrentes especificamente de sua participação, o valor correspondente à passagem de transporte local despendido pelo participante no trajeto de sua residência até o local em que ocorrerá a entrevista poderá receber o reembolso.

4. Benefícios da Pesquisa:

Os benefícios que esperamos desta pesquisa é o fomento do debate sobre as condições de trabalho e acesso a direitos por parte dos entregadores de pedidos de *delivery*. Os procedimentos adotados nesta pesquisa não geram danos de ordem material, ou seja, danos relacionados ao patrimônio do participante, ou mesmo sobre a sua integridade física. Ademais, o produto final dessa pesquisa pode vir a subsidiar informações necessárias à análise e implementação de políticas públicas vinculadas ao acesso e defesa de direitos trabalhistas e previdenciários. Os resultados dessa pesquisa serão divulgados em palestras, relatórios individuais para os entrevistados, artigos científicos e no formato de monografia.

5. Riscos da Pesquisa

Essa pesquisa possui riscos de dano imaterial (psíquica, imagem e privacidade) o que pode levar o participante a sentir um desconforto ao responder algumas questões que tratam da rotina privada e em alguns casos, ao tratar sobre o cotidiano de trabalho com entregas por *delivery*, outro risco está vinculado ao anonimato da identidade dos entrevistados (das), porém esse risco é minimizado devido ao rigor adotado sobre a confidencialidade da identidade das participantes. Ao final da pesquisa, ou em caso de sua interrupção, você receberá uma síntese dos dados levantados.

6. Informação sobre a apreciação ética da pesquisa

Gostaríamos de esclarecer que essa pesquisa foi submetida e observa as orientações que são indicadas pelo Comitê de Ética. O Comitê de Ética é a instância tem por objetivo defender os interesses dos participantes da pesquisa em sua integridade e dignidade e para contribuir no desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos. Dessa forma, o comitê tem o papel de avaliar e monitorar o andamento da pesquisa de modo que ela respeite os princípios éticos de proteção aos direitos humanos, da dignidade, da autonomia, da não maleficência, da confidencialidade e da privacidade.

O preenchimento deste formulário equivalerá à sua concordância em participar da pesquisa, e após o preenchimento você receberá uma cópia do TCLE assinada pelos pesquisadores e rubricadas em todas as suas páginas, serão feitas duas VIAS, sendo uma delas ficará com o participante da pesquisa e outra com os pesquisadores. Mas caso surjam dúvidas a respeito da condução ética do estudo, entre em contato com o auxiliar e pesquisador responsável, ou ainda com o Comitê Permanente de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos da Universidade Estadual de Maringá, cujos endereços se encontram ao final deste documento.

7. Contatos com os pesquisadores:

A qualquer momento, durante a pesquisa, ou posteriormente, você poderá solicitar ao pesquisador informações sobre a participação e/ou sobre a pesquisa, o que poderá ser feito através dos meios de contato constantes desse Termo:

Contato do auxiliar de pesquisa:

Suelen Camila da Rocha Rabelo

Contatos poderão ser realizados de segunda-feira a sexta-feira, das 8h00 -12h00 e 13h00-17h00, pessoalmente na rua Juscelino Kubitschek, 282 - Lidianópolis/PR, ou por telefone (43) 9-98311008.

Caso deseje poderá também contatar por e-mail: ra127995@uem.br.

Contato do pesquisador responsável

Alana Moraes Vanzela

Contatos poderão ser realizados de terça-feira, quarta-feira e sexta-feira, das 19h00 às 21h00, pessoalmente na Av. Espanha s/n - Atrás do Fórum. Ivaiporã/PR, ou ainda por telefone (43) 996134483/ (43) 3472-5950 (para recado).

Caso deseje poderá também contatar por e-mail: alanavanzela@gmail.com

Contato do Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos da Universidade Estadual de Maringá

Caso ainda reste alguma dúvida, poderá contatar de segunda-feira a quinta-feira, das 7h40 às 11h40 e sexta-feira das 13h30 às 17h30 (exceto em horários de reuniões na sexta-feira) o Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos da Universidade Estadual de Maringá, situado na Av. Colombo, 5790, UEM – PPG, sala 4, Maringá - PR, CEP 87020-900- telefone 3011-4444, e-mail: copep@uem.br.

Este termo deverá ser preenchido em duas vias de igual teor, sendo uma delas devidamente preenchida, assinada e entregue ao(à) senhor(a).

Ivaiporã, _____ de _____ de 2024.

Suelen Camila Da Rocha Rabelo RG:
13.145.531-3 SSP/PR
Auxiliar de Pesquisa

Alana Morais Vanzela
RG: 12.347.773-1 SSP/PR
Pesquisador Responsável

(NOME POR EXTENSO DO PARTICIPANTE DA PESQUISA), tendo sido devidamente esclarecido(a) sobre os procedimentos da pesquisa, concordo em participar voluntariamente, na pesquisa descrita acima.

Assinatura (ou impressão dactiloscópica):

Data: _____

ANEXOS

ANEXO 1 - RELATÓRIO DA FAMÍLIA

Código Família	Título
-----------------------	---------------

5191	Motociclistas e ciclistas de entregas rápidas
-------------	--

Títulos

5191-05 - Ciclista mensageiro - Bikeboy, Condutor de bicicleta no transporte de mercadorias

5191-10 – Motofretista

5191-15 – Mototaxista

Descrição Sumária

Coletam e entregam documentos, encomendas e mercadorias, e transportam passageiros. Realizam serviços bancários e de cartórios. Elaboram roteiros de trabalho, orientam passageiros, emitem recibos e preenchem protocolos. Trabalham seguindo as normas de segurança utilizando-se de EPIs e instalando itens de segurança nos veículos.

Formação e experiência

O exercício profissional requer quarta série do ensino fundamental e curso de formação profissional com duração de 30 h, habilitação para dirigir motocicleta e habilidade para dirigir bicicleta. A(s) ocupação(ões) elencada(s) nesta família ocupacional, demandam formação profissional para efeitos do cálculo do número de aprendizes a serem contratados pelos estabelecimentos, nos termos do artigo 429 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, exceto os casos previstos no art. 10 do decreto 5. 598/2005.

Condições gerais de exercício

Os profissionais desta família ocupacional são responsáveis pelo transporte de documentos, encomendas e mercadorias, como também, de passageiros. Os profissionais que transportam passageiros são autônomos, quanto aos que transportam documentos, encomendas e mercadorias, embora haja profissionais autônomos, a maioria trabalha com carteira assinada. Todos trabalham

Descrição Sumária

individualmente e sem supervisão. Trabalham em veículo, a céu aberto, nos períodos diurno e noturno. Estão sujeitos a intempéries, a gases de combustão de veículos, posições desconfortáveis por longos períodos e estresse constante, principalmente quando enfrentam o trânsito das grandes cidades. Embora, ainda haja algumas restrições em relação ao transporte de passageiros, principalmente, nas grandes capitais, são ocupações com tendência de expansão no mercado de trabalho.

Consulte

Código internacional CIUO88

8321 - Conductores de motocicletas

9331 - Conductores de veículos accionados a pedal o a brazo

Notas

Norma Regulamentadora: Lei nº 12.009, de 29 de Julho de 2009 - Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para regulação deste serviço e dá outras providências.

GACS – Atividades

A - EXECUTAR ENTREGAS E COLETAS DE ENCOMENDAS, DOCUMENTOS E MERCADORIAS

A.1 - Identificar tipo de mercadoria

A.2 - Conferir documento com mercadoria

A.3 - Conferir medidas e peso da mercadoria

A.4 - Verificar estado do lacre do malote ou embalagem

A.5 - Identificar número do lacre do malote transportado

GACS – Atividades

A.6 - Acomodar encomendas, documentos e mercadorias na moto/bicicleta

A.7 - Equipar moto com acessório adequado ao tipo de encomenda, documento e mercadoria a serem transportados

A.8 - Tomar medidas para conservação das mercadorias, encomendas e documentos transportados

B - TRANSPORTAR PASSAGEIROS

B.1 - Atender clientes

B.2 - Perguntar destino do cliente

B.3 - Combinar valor da corrida/serviço

B.4 - Equipar o cliente (fornecer capacete, touca descartável....)

B.5 - Orientar cliente na acomodação e comportamento durante o percurso

B.6 - Receber o valor da corrida/serviço

B.7 - Recusar transporte de passageiros fora das especificações permitidas (grávidas, alcoolizados...)

C - ELABORAR ROTEIRO

C.1 - Analisar entregas e coletas

C.2 - Separar pedidos de entregas e de coletas por áreas

C.3 - Consultar guia de endereço impresso e/ou digital

C.4 - Levantar referências do local da entrega

C.5 - Ordenar entregas priorizando cargas perecíveis

C.6 - Adequar roteiro

C.7 - Conferir especificações de entrega

C.8 - Conferir destinatário

C.9 - Calcular necessidade de combustível

D - EFETUAR PROCEDIMENTOS DE COLETAS E ENTREGAS

D.1 - Preencher formulário de protocolo

D.2 - Identificar-se ao cliente

D.3 - Registrar ocorrência de destinatário não localizado ou ausente

D.4 - Colher assinatura e identificação do destinatário no ato da entrega

D.5 - Consultar empresa em caso de não localização do destinatário

D.6 - Emitir recibo

GACS – Atividades

D.7 - Subsidiar empresa na atualização do cadastro de clientes

E - REALIZAR SERVIÇOS BANCÁRIOS E DE CARTÓRIOS

E.1 - Descontar cheques

E.2 - Pagar títulos

E.3 - Realizar transferências de valores entre bancos

E.4 - Realizar depósitos

E.5 - Retirar cheques devolvidos

E.6 - Retirar talões de cheque

E.7 - Autenticar cópias e documentos

E.8 - Executar câmbio de moedas

E.9 - Reconhecer firmas em documentos

F - MANTER VEÍCULO EM CONDIÇÕES DE USO

F.1 - Verificar nível de óleo e combustível

F.2 - Regular freios

F.3 - Regular relação (corrente, coroa e pinhão)

F.4 - Verificar estado e pressão dos pneus

F.5 - Verificar parte elétrica

F.6 - Trocar óleo

F.7 - Lavar veículo

F.8 - Providenciar reparo do veículo

F.9 - Lubrificar rolamentos

F.10 - Providenciar manutenção preventiva do veículo

F.11 - Trocar pneus

F.12 - Manter documentação do veículo em ordem

F.13 - Levar veículo para vistoria periódica

G - TRABALHAR COM SEGURANÇA

G.1 - Providenciar instalação de itens de segurança no veículo

G.2 - Utilizar freios traseiros e dianteiros conjuntamente

G.3 - Utilizar marcha própria de acordo com a via

G.4 - Dirigir defensivamente

GACS – Atividades

- G.5 - Manter giro da bicicleta
- G.6 - Utilizar equipamento de proteção individual
- G.7 - Reduzir velocidade em condições adversas

Z - DEMONSTRAR COMPETÊNCIAS PESSOAIS

- Z.1 - Manter bom relacionamento interpessoal
- Z.2 - Demonstrar solidariedade
- Z.3 - Demonstrar acuidade visual
- Z.4 - Dar provas de reflexo
- Z.5 - Demonstrar flexibilidade
- Z.6 - Demonstrar capacidade de cumprir regras e normas
- Z.7 - Demonstrar capacidade de discricção
- Z.8 - Demonstrar capacidade de administrar estresse

Recursos de Trabalho

Aparelho de radiocomunicação

Uniforme

Sinalizadores

Epi´s

Caneta

Bloco de anotações

Camara de ar

Kit remendo

Botas e capa para chuva

Óculos de segurança

Celular

Planilha

Protocolo

Guia impresso e/ou digital

Pastas

Envelopes

Colete reflexivo

Refletores

Panos

Recursos de Trabalho

Espatula
 Chave yale
 Kit de ferramentas
 Extensor (aranha no paraná)
 Antena de proteção contra linha de ´pipas´
 Ba
 Mochila/mochila térmica para delivery
 Aranha
 Trava de segurança
 Capacete
 Luvas
 Alças de segurança
 Alforge
 Protetor de pernas
 Touca descartável

Título

Recurso(s)

Ciclista mensageiro
 Motofretista
 Mototaxista

Participantes da Descrição

Especialistas

Adriano Luiz De Sousa
 Amauri Bruno Soler
 Cláudio Martins Garcia
 Diogenes Ferreira Ribeiro
 Fernando Paulino Guimarães,
 Flávio Dos Santos Meireles
 Humberto Gomes Alves
 Jorge Antnio Gonçalves

Especialistas

Luciano Ferreira De Souza

Luciano Marcelo Domacowski

Marco Antonio Da Silva

Marcos Aurélio De Freitas

Marcos Cardoso Alves

Marcos Da Silva Guedes

Márcio Lopes Rodrigues

Paulo César Manuel Alves

Reginaldo Luquete

Rubens De Almeida

Instituições

Amil Express Ltda.

Bike Courier

Boytime Entregas Rápidas

Carvalhos Transportes

Controle Express

Just In Time Express

Moto Forte Transportes De Malotes Ltda.

Quatro Cantos Coletas E Entregas

SANTANA & SANTANA TRANSPORTES E ENTREGAS LTDA

SINDICATO DOS MENSAGEIROS, MOTOCICLISTAS, CICLISTAS E

MOTOTAXISTAS DE OSASCO

TRANSPORTADORA E DISTRIBUIDORA DE JORNAIS RE

Instituição Conveniada Responsável

Fundação Instituto De Pesquisas Econômicas - Fipe - Usp

Glossário