

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE DIREITO DE RIBEIRÃO PRETO

**LAURA PARISI**

**Motoboys e ascensão das plataformas digitais de entrega no Brasil: impactos na atividade profissional e desafios regulatórios**

Ribeirão Preto

2024

**LAURA PARISI**

**Motoboys e ascensão das plataformas digitais de entrega no Brasil:** impactos na atividade profissional e desafios regulatórios

**Versão Corrigida**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Faculdade de Direito de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências.

Área de Concentração: Desenvolvimento no Estado Democrático de Direito

Orientador: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Hemília Fonseca

Ribeirão Preto

2024

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca  
e Seção Técnica de Informática da FDRP/USP, gerada automaticamente  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

P234m Parisi, Laura  
Motoboys e ascensão das plataformas digitais de entrega no  
Brasil: impactos na atividade profissional e desafios regulatórios /  
Laura Parisi; orientadora Maria Hemília Fonseca. -- Ribeirão Preto,  
2024.  
160 p.

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Direito) --  
Faculdade de Direito de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo,  
2024.

1. MOTOBOYS. 2. DIREITO DO TRABALHO. 3.  
PLATAFORMAS DIGITAIS. 4. TRABALHO DE ENTREGA. 5.  
REGULAMENTAÇÃO. I. Fonseca, Maria Hemília, orient. II. Título

## FOLHA DE APROVAÇÃO

Nome: Parisi, Laura

Título: Motoboys e ascensão das plataformas digitais de entrega no Brasil: impactos na atividade profissional e desafios regulatórios

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Faculdade de Direito de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Ciências - Área de Concentração: Desenvolvimento no Estado Democrático de Direito.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_ Instituição: \_\_\_\_\_

Julgamento: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

## DEDICATÓRIA

*Aos meus pais, Paulo e Regina, por todo o  
apoio sempre.*

## AGRADECIMENTOS

Não haveria como finalizar essa etapa da minha vida sem o apoio de muitas pessoas. Foram muitos medos enfrentados, muitas inseguranças que me paralisariam se eu não tivesse pessoas muito especiais ao meu lado. Agradeço primeiramente aos meus pais, Paulo e Regina, por sempre me incentivarem a seguir os meus sonhos e me apoiarem nas minhas decisões. Sem vocês, nada disso seria possível.

Agradeço à professora Maria Hemília Fonseca, minha orientadora, por todas as longas conversas, pela calma com que conduziu essa orientação, aguardando o momento em que eu finalmente encontraria o que faria mais sentido para mim. Obrigada, profa, por acreditar em mim em todas as fases desse mestrado, por me tranquilizar nos momentos de desespero, por ser uma orientadora compreensiva e carinhosa, uma pessoa com quem pude construir uma relação de confiança, amizade e carinho. Obrigada por ter-me deixado voar.

Agradeço à Maria, por ter sido a minha maior companheira todos os dias, por todos os recados carinhosos me lembrando de que eu era capaz, por cada abraço que me confortava, por não medir esforços para me ver cada dia mais feliz.

Agradeço às minhas melhores amigas de vida, Marcela, Malu e Laura, por escutarem os meus incontáveis desabafos, por sofrerem junto comigo em cada etapa difícil enfrentada, por todas as broncas, por não deixarem com que eu descreditasse de mim. Agradeço também à Bibi, que junto com a Mar, pude compartilhar os meus primeiros seis meses em Ribeirão. Obrigada às duas por todas as risadas, todas os almoços, todas as conversas. Morar com vocês foi uma das melhores coisas que me aconteceu.

Agradeço ao meu colega de mestrado, Luciano, por ter me acolhido tão bem quando cheguei em Ribeirão Preto, por ter me ensinado tudo sobre a faculdade e sobre o PAE, pelas inúmeras vezes que me socorreu e por ser essa pessoa com quem pude contar quando precisei.

Agradeço às minhas colegas de mestrado, Cristiane e Simone, por compartilharmos momentos tão especiais nesse trajetória, por todos os longos áudios escutados e por também sempre estarem dispostas a me ajudar. Obrigada por todas as idas à USP, por todas as pizzas à noite na salinha, por acompanharem os últimos momentos dessa entrega comigo.

Agradeço também à querida Catharina, simplesmente uma das pessoas mais incríveis e acolhedoras que tive o prazer de conhecer e partilhar conhecimento durante esse mestrado.

Obrigada por sempre estar disposta a me ajudar, por aquela chamada de vídeo que tanto me tranquilizou num momento de angústia e indecisão, obrigada por ter me ajudado a enxergar novos caminhos.

Agradeço a todos os professores e professoras com quem pude aprender muito durante essa jornada. Agradeço à Bateria Estouro e às pessoas que dela fizeram parte durante esses anos, por me acolherem tão bem e me fazerem sentir em casa, mesmo longe. Agradeço a todo o pessoal da Secretaria de Pós-Graduação, Cris, Domingos, Silvia, Vania e Omar, por serem pessoas tão compreensivas e empáticas, por tudo o que foi feito sempre para colaborar, muito obrigada. Agradeço a todas as pessoas que de alguma forma colaboraram para que eu encerrasse esse ciclo. Não poderia deixar de agradecer a todas as pessoas que acompanham a minha carreira na música, por todo o apoio e compreensão no momento em que precisei me afastar. Agora é hora de viver o meu sonho.

## RESUMO

PARISI, Laura. **Motoboys e ascensão das plataformas digitais de entrega no Brasil: impactos na atividade profissional e desafios regulatórios**. 2024. 160 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Faculdade de Direito de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2024.

A profissão dos motoboys é, por si só, perigosa, em razão de o seu local de trabalho ser as ruas e as avenidas das cidades. Ainda que no Brasil a atividade tenha sido regulamentada, com uma legislação que disponha sobre o exercício da profissão, ao final, o que está em jogo é a vida de um trabalhador ou trabalhadora sob motocicleta. Esse cenário se agrava com a chegada e a ascensão das plataformas digitais de entrega. Nesse sentido, o presente trabalho tem como problemática: Quais são os impactos e os desafios regulatórios da ascensão das plataformas digitais de entrega na atividade profissional dos motoboys? E como objetivo geral: analisar os impactos e os desafios regulatórios da ascensão das plataformas digitais de entrega na atividade profissional dos motoboys no Brasil. Na busca por alcançar esse objetivo, a primeira seção deste estudo pretendeu apresentar o contexto do surgimento da profissão dos motoboys, as suas condições de trabalho e as formas de contratação à época, bem como as legislações aplicáveis à atividade. A segunda seção do trabalho, por sua vez, concentrou-se em compreender os impactos das plataformas digitais de entrega na atividade profissional dos motoboys, traçando um panorama sobre o trabalho plataformizado e levantando discussões sobre a uberização e a plataformização do trabalho. Ainda, realizou-se uma análise da funcionalidade das plataformas digitais de entrega, buscando compreender a realidade desse trabalho para os motoboys, através de dados audiovisuais publicados por essas pessoas trabalhadoras nas mídias sociais. Por fim, a terceira seção desta pesquisa buscou investigar os desafios regulatórios referentes aos direitos dos motoboys que trabalham por plataformas digitais de entrega a partir de suas manifestações nas mídias sociais, principalmente na plataforma YouTube, bem como as reivindicações em debates e eventos governamentais. A partir do método dedutivo, a metodologia do presente trabalho apoiou-se na revisão bibliográfica, na análise documental e de dados audiovisuais disponibilizados na internet, com enfoque nos conteúdos publicados na plataforma YouTube. Concluiu-se que a escolha por uma regulamentação mais protetiva ou não sempre será política. O direito é resultado das discussões legislativas e políticas, e a resolução dessas discussões poderá moldar o futuro do Direito do Trabalho.

**Palavras-chave:** Motoboys. Plataformas digitais de entrega. Regulamentação.

## ABSTRACT

PARISI, Laura. **Motorcycle couriers and the rise of digital delivery platforms in Brazil: impacts on professional activity and regulatory challenges.** 2024. 160 f. Master's Dissertation (Master in Law) – Law School of Ribeirão Preto, University of São Paulo, Ribeirão Preto, 2024.

The profession of motorcycle couriers is, in itself, dangerous, given that their place of work is the streets and avenues of cities. Even though the activity has been regulated in Brazil, with legislation that regulates the exercise of the profession, in the end, what is at stake is the life of a worker on a motorcycle. This scenario worsens with the arrival and rise of digital delivery platforms. In this sense, the present work has the following problematic: What are the impacts and regulatory challenges of the rise of digital delivery platforms in the professional activity of motorcycle couriers? And as a general objective: to analyze the impacts and regulatory challenges of the rise of digital delivery platforms in the professional activity of motorcycle couriers in Brazil. In the quest to achieve this objective, the first section of this study intends to present the context of the emergence of the motorcycle couriers profession, their working conditions and the forms of hiring at the time, as well as the legislation in force for the activity. The second section of the work, in turn, focused on understanding the impacts of digital delivery platforms on the professional activity of motorcycle couriers, outlining an overview of platformed work and raising discussions about the uberization and platformization of work. Even so, an analysis of the functionality of digital delivery platforms was carried out, seeking to understand the reality of this work for motorcycle couriers, through audiovisual data published by these people who work on social media. Finally, the third section of this research sought to investigate the regulatory challenges regarding the rights of motorcycle couriers who work through digital delivery platforms based on their manifestations on social media, mainly on the YouTube platform, as well as demands in government debates and events. Using the deductive method, the methodology of this work is based on a bibliographical review, documentary analysis and audiovisual data available on the internet, focusing on content published on the YouTube platform. It is concluded that the choice for more protective regulation or not will always be political. The law is the result of legislative and political discussions, and the resolution of these discussions could shape the future of Labor Law.

**Keywords:** Motorcycle couriers. Digital delivery platforms. Regulation.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### FIGURAS

<b>Figura 1</b> - Protesto dos motoboys em 1º de fevereiro de 2013, visando o adiamento da fiscalização.....	52
<b>Figura 2</b> - Matéria do Jornal A Voz do Motoboy sobre os aplicativos eletrônicos.....	53
<b>Figura 3</b> - Captura de tela do <i>website</i> do iFood com os Planos para restaurantes .....	84
<b>Figura 4</b> - Captura de tela do <i>website</i> da Delivá.....	101
<b>Figura 5</b> - Captura de tela do <i>website</i> da Pick N Go! .....	103
<b>Figura 6</b> - Captura de tela do <i>website</i> da Foody Delivery .....	104
<b>Figura 7</b> - Captura de tela do <i>website</i> da Pick n Go!: fornecimento de plataformas <i>white label</i> .....	105
<b>Figura 8</b> - Captura de tela do <i>website</i> da Husky Tecnologia em Logística: fornecimento de plataformas <i>white label</i> .....	105
<b>Figura 9</b> - Captura de tela do <i>website</i> da Foody Delivery:fornecimento de plataformas <i>white label</i> .....	105
<b>Figura 10</b> - Captura de tela da loja de aplicativos Google Play - Plataforma da Izi Entregas para os motoboys, fornecimento da Foody Delivery.....	106
<b>Figura 11</b> - Captura de tela da loja de aplicativos Google Play - Plataforma da Pópedi para os motoboys, fornecimento da Pick N Go!.....	106
<b>Figura 12</b> - Reivindicação do breque dos apps .....	113
<b>Figura 13</b> - Notícia do SindimotoSP sobre Breque dos Apps .....	115

### GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> - Evolução do quantitativo de trabalhadores da <i>Gig Economy</i> no setor de transporte .....	110
<b>Gráfico 2</b> - Evolução em índice do contingente na <i>Gig Economy</i> no setor de transportes, por subgrupo .....	111
<b>Gráfico 3</b> - Evolução, de curto prazo, em índice do contingente na <i>Gig Economy</i> no setor de transportes, por subgrupo .....	111
<b>Gráfico 4</b> - Evolução do rendimento efetivo médio mensal, em termos reais (Em R\$) .....	112

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>AMABR</b>	Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomo do Brasil
<b>AMOBITEC</b>	Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
<b>ANEA</b>	Aliança Nacional dos Entregadores por Aplicativo
<b>CBO</b>	Classificação Brasileira de Ocupações
<b>CEPI</b>	Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação
<b>CLT</b>	Consolidação das Leis do Trabalho
<b>CNAE</b>	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
<b>CNH</b>	Carteira Nacional de Habilitação
<b>CNPJ</b>	Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
<b>CONAFRET</b>	Coordenadoria Nacional de Combate As Fraudes Trabalhistas
<b>CONDUMOTO</b>	Cadastro Municipal de Condutores de Motofrete
<b>CONTRAN</b>	Conselho Nacional de Trânsito
<b>COVID-19</b>	Corona Virus Disease 2019 (Doença do Coronavírus 2019)
<b>CTB</b>	Código de Transito Brasileiro
<b>CTPP</b>	Comissão Tripartite Paritária Permanente
<b>EAR</b>	Exerce Atividade Remunerada
<b>FGV</b>	Fundação Getulio Vargas
<b>GT</b>	Grupo de Trabalho
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>INSS</b>	Instituto Nacional do Seguro Social
<b>IPEA</b>	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
<b>MBFT</b>	Manual Brasileiro de Fiscalização de Transito
<b>MEI</b>	Microempreendedor Individual
<b>MID</b>	Movimento Inovação Digital
<b>MPT</b>	Ministério Público do Trabalho
<b>MTE</b>	Ministério do Trabalho e Emprego
<b>NR</b>	Norma Regulamentadora
<b>OIT</b>	Organização Internacional do Trabalho
<b>OL</b>	Operador Logístico

<b>PL</b>	Projeto de Lei
<b>PNAD</b>	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicilios
<b>SNT</b>	Sistema Nacional de Transito
<b>STF</b>	Supremo Tribunal Federal
<b>TIC</b>	Teconologias de Informação e Comunicação
<b>TRT</b>	Tribunal Regional do Trabalho
<b>TST</b>	Tribunal Superior do Trabalho

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>1 TRABALHO DOS MOTOBOYS ANTES DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA NO BRASIL.....</b>	<b>16</b>
<b>1.1 Contexto socioeconômico .....</b>	<b>18</b>
<b>1.2 Surgimento do trabalho em motocicleta.....</b>	<b>20</b>
<b>1.3 Atividade dos motoboys antes das plataformas digitais de entrega.....</b>	<b>24</b>
1.3.1 Perfil e razões para o ingresso na profissão .....	25
1.3.2 Vínculo jurídico .....	28
1.3.3 Remuneração .....	31
1.3.4 Tempo de trabalho.....	33
1.3.5 Responsabilidade e custos da atividade .....	34
1.3.6 Riscos da atividade .....	36
<b>1.4 Legislações e normas que dispõem sobre a atividade.....</b>	<b>38</b>
1.4.1 Código de Trânsito Brasileiro .....	38
1.4.2 Lei nº 12.009/2009 .....	40
1.4.2.1 Trâmite legislativo.....	41
1.4.2.2 Conteúdo da Lei 12.009/2009 .....	43
1.4.3 Lei nº 12.436/2011 .....	45
1.4.4 Resoluções do Contran .....	48
1.4.5 Impactos da regulamentação da atividade .....	51
1.4.6 Adicional de periculosidade para trabalhadores em motocicleta.....	54
1.4.6.1 Nulidade da Portaria MTE n.º 1.565/2014.....	57
<b>2 ASCENSÃO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA NO BRASIL .....</b>	<b>62</b>
<b>2.1 Contexto socioeconômico .....</b>	<b>62</b>

<b>2.2 Trabalho plataformizado .....</b>	<b>65</b>
2.2.1 Uberização do trabalho .....	66
2.2.2 Gerenciamento algorítmico.....	69
2.2.3 Nomes da “nova economia das plataformas” .....	73
2.2.4 Web-based e location-based platforms .....	75
<b>2.3 Plataformas digitais de entrega .....</b>	<b>78</b>
2.3.1 Plataformas de delivery .....	81
2.3.1.1 iFood para os estabelecimentos.....	82
2.3.1.2 iFood para entregadores .....	85
2.3.2 Plataformas de entrega de produtos do e-commerce .....	94
2.3.2.1 Loggi .....	95
2.3.2.2 Mercado Envios .....	97
2.3.3 Plataformas expresss.....	99
2.3.4 Sistemas de gestão de logística.....	102
<b>2.4 Efeitos da pandemia de Covid-19 na atividade dos motoboys .....</b>	<b>107</b>
2.4.1 Breque dos apps .....	113
<b>3 DESAFIOS REGULATÓRIOS NO CONTEXTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA NO BRASIL.....</b>	<b>118</b>
<b>3.1 Reivindicações dos motoboys plataformizados e visões sobre a regulamentação do trabalho por plataformas digitais de entrega.....</b>	<b>119</b>
3.1.1 Hora logada x hora trabalhada: discussões no Grupo de Trabalho.....	123
<b>3.2 Debates legislativos .....</b>	<b>132</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>140</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>143</b>

## INTRODUÇÃO

A profissão dos motoboys é, por si só, perigosa, em razão de o seu local de trabalho ser as ruas e as avenidas das cidades. Ainda que no Brasil a atividade profissional tenha sido regulamentada, com uma legislação que disponha sobre o exercício da profissão, ao final, o que está em jogo é a vida de um trabalhador ou trabalhadora sob motocicleta. Esse cenário se agrava exponencialmente com a chegada e a ascensão das plataformas digitais de entrega.

Nesse sentido, o presente trabalho tem como objetivo geral analisar os impactos e os desafios regulatórios da ascensão das plataformas digitais de entrega na atividade profissional dos motoboys no Brasil. Na busca por alcançar esse objetivo, tem como objetivos específicos: *(i)* apresentar o contexto do surgimento da profissão de motoboy, as condições de trabalho e as formas de contratação à época, bem como as legislações e normas aplicáveis à atividade; *(ii)* compreender os impactos das plataformas digitais de entrega na atividade profissional dos motoboys; e *(iii)* investigar os desafios regulatórios referentes aos direitos dos motoboys que trabalham por plataformas digitais de entrega e as propostas legislativas.

Para tanto, a primeira seção deste estudo pretende apresentar o contexto do surgimento da profissão dos motoboys, as suas condições de trabalho e as formas de contratação à época, bem como as legislações aplicáveis à atividade.

A segunda seção do trabalho, por sua vez, concentra-se em compreender os impactos das plataformas digitais de entrega na atividade profissional dos motoboys. Para tanto, será traçado um panorama sobre o trabalho plataformizado, levantando discussões sobre a uberização e a plataformização do trabalho. Ainda, será realizada uma análise da funcionalidade das plataformas digitais de entrega, buscando compreender como é a realidade desse trabalho para os motoboys, através de dados audiovisuais publicados por essas pessoas trabalhadoras nas mídias sociais.

Por fim, a terceira seção desta pesquisa busca investigar os desafios regulatórios referentes aos direitos dos motoboys que trabalham por plataformas digitais de entrega a partir de suas manifestações nas mídias sociais, principalmente na plataforma YouTube, bem como as reivindicações em debates e eventos governamentais.

A partir do método dedutivo, a metodologia do presente trabalho apoiou-se na revisão bibliográfica e pesquisa documental, com análise de dados audiovisuais disponibilizados na

internet, com enfoque nos conteúdos publicados na plataforma YouTube e com transcrição dos principais depoimentos dos motoboys que retratam suas vivências, suas reivindicações e apontam os desafios regulatórios.

## **1 TRABALHO DOS MOTOBOYS ANTES DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA NO BRASIL**

O trabalho que envolve o transporte de cargas é milenar. A necessidade de objetos serem transportados de um local para outro é, de certa forma, “natural” da atividade humana, e alguém precisa realizar esse trabalho. Nas sociedades primitivas, segundo Santos (2002, p. 27-28), esse trabalho era feito por mulheres, as quais transportavam os pertences do grupo quando se deslocava de um local para outro. Posteriormente, no “Velho Mundo”, passou-se a utilizar animais não-humanos para o transporte, o que se tornou comum mundo afora. Posteriormente, inventou-se a roda, e mais recentemente na história inventou-se o motor a vapor (século XXIII), e finalmente, o motor de combustão interna e externa (século XIX).

O transporte de cargas e de pessoas com o uso das próprias mãos, no entanto, era algo que ainda se via no Brasil do século XIX. Essas pessoas eram chamadas de “ganhadores”. Os ganhadores eram homens negros escravizados, libertos e livres, em sua maioria africanos, que trabalhavam nas ruas e eram responsáveis pela circulação de coisas e de pessoas na cidade de Salvador, na Bahia (Reis, 1993, p. 8).

Como apresentado pelo historiador João José Reis (1993; 2019), esses trabalhadores protagonizaram o movimento paredista que ficou conhecido como a “Greve dos Ganhadores” em 1857, sendo, segundo o autor, “o primeiro movimento grevista envolvendo todo um setor sensível da classe trabalhadora urbana no Brasil, trabalhadores responsáveis pelo transporte, por toda cidade, de pessoas livres de vária ordem e objetos de todo tipo” (Reis, 2019, p. 17).

A greve deflagrada em 1º de junho de 1857 parou a cidade de Salvador, em revolta a uma postura municipal que entraria em vigor naquele dia, que obrigava os ganhadores a pagar para obter uma “matrícula” que os permitiria trabalhar; e ainda pagar por uma chapa de metal com o número de sua inscrição, cujo uso no pescoço seria obrigatório (Reis, 1993, p. 8).

Pouco mais de um século e meio depois, em 1º de julho de 2020, acontecia o “Breque dos Apps”, considerada a primeira grande greve dos motoboys entregadores de aplicativos. A situação no século XXI é outra, certamente, mas analisando o último trecho da citação de Reis (2019, p. 17): “trabalhadores responsáveis pelo transporte, por toda a cidade, de pessoas livres de vária ordem e objetos de todo tipo”, ela poderia ser facilmente adaptada à realidade atual. Os motoboys, formalmente chamados de motofretistas, são os responsáveis pelo transporte de bens na atualidade; e os mototaxistas, de pessoas.

Os motoboys, hoje, carregam *bags* em suas costas, representando os diversos setores de entrega rápida por motocicleta no Brasil. É importante traçar o perfil desses trabalhadores e trabalhadoras, o que será feito em momento oportuno, a fim de não se distanciar da realidade histórico-social brasileira, mas sim de compreendê-la e problematizá-la.

No início do século XX, as motocicletas chegam ao Brasil, importadas. Bens da elite, não eram utilizadas para trabalho, mas para passeio e competições de “motociclismo”, como era escrito à época, tendo-se a formação de moto-clubes antes mesmo do início da fabricação de motocicletas no país (Motostory, 2021), que se deu em 1951.

Segundo Moraes (2008a, p. 12), nos anos 1940-1960 as motocicletas eram um símbolo do pós-guerra americano, no qual os motoqueiros representavam rebeldia, liberdade, audácia. Era uma imagem tipicamente masculina, do “homem viril”, como diz o autor. Mas em 1990-2000, a moto como sinal de ousadia já não se faz mais tão presente: “À virilidade de outrora, soma-se a velocidade de hoje” (Moraes, 2008a, p. 14).

As motocicletas são veículos pequenos, que transitam mais facilmente pelas avenidas das grandes cidades, cortando o trânsito e contornando as ruas estreitas dos bairros brasileiros. É diante da possibilidade de transitar no intransitável, velozmente, que o motociclista “deixa de ser símbolo e passa a se tornar ferramenta” (Moraes, 2008a, p. 14), com a motocicleta sendo o principal veículo para o transporte de pequenas cargas. Como dito, alguém precisa realizar esse trabalho, alguém precisa pilotar a motocicleta.

Não se sabe ao certo a origem do termo motoboy, mas a palavra, que une motocicleta e *boy* (garoto em inglês), lembra *office-boy*, alguém que faz serviços externos, como a entrega de documentos, por exemplo. Motoboy, portanto, seria como um *office-boy* motorizado? (Silva, 2009, p. 46) Pode ser que sim, considerando que a entrega de documentos era uma de suas principais funções. O termo foi e tem sido bastante utilizado para se referir aos que atuam profissionalmente com o uso da motocicleta – os motociclistas profissionais – principalmente os motofretistas, pessoas que usam a motocicleta para o transporte de cargas, tendo sido o termo incluído até mesmo na legislação que regulamentou a atividade.

“Motoboy” exclui de certa forma as mulheres que exercem a profissão, as quais, por sua vez, são chamadas de motogirls. É importante considerar o constante crescimento de mulheres nesta atividade, embora as pesquisas apontem ser um setor majoritariamente masculino. Esse fator foi determinante para no título da pesquisa constar o termo “motoboys”.

Ainda assim, quando da utilização de “motoboys”, deve-se estender a realidade para toda a categoria, considerando também as motogirls.

Os dados apresentados neste capítulo têm como base a literatura acadêmica sobre o surgimento da atividade profissional dos motoboys, com a exposição de normas que disponham sobre essa atividade e o impacto da sua regulamentação, iniciando-se com uma breve análise do contexto socioeconômico.

### **1.1 Contexto socioeconômico**

As décadas de 1980-1990 foram de grandes transformações para o mundo do trabalho. O início dos anos 1970 é marcado por uma crise no modelo taylorista-fordista de produção, que se mescla com outros processos produtivos e é, aos poucos, substituído pelo modelo que se pauta por uma flexibilização da produção e que insere novos padrões de gestão e controle do trabalho: o toyotismo (Antunes, 2006, p. 23-24).

Esse modelo de acumulação flexível (Harvey, 1992, p. 140) marca um processo de reestruturação produtiva que é concomitante à queda do *Welfare State*, o Estado de Bem Estar Social – que não chegou a se consolidar nos países periféricos, como o Brasil (Abramides e Cabral, 2003, p. 4) – e à implantação do neoliberalismo.

A acumulação flexível, segundo Harvey (1992), se apoia 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 (Harvey, 1992, p. 140).

Esse modelo se estrutura, conforme Antunes (2006, p. 36), “a partir de um número mínimo de trabalhadores, ampliando-os, através de horas extras, trabalhadores temporários ou subcontratação, dependendo das condições de mercado.” Alteram-se as formas predominantes de produção, de organização e gestão do trabalho, com o surgimento de novos setores produtivos; a retirada do trabalho mecânico e repetitivo; o incremento da terceirização e da subproletarização; a instauração da lógica *just in time*, que prevê “o melhor aproveitamento possível do tempo de produção” (Antunes, 2002, p. 31), o que inclui também o transporte (Abramides e Cabral, 2003, p. 5); combinado ao sistema *kanban*, que utiliza placas ou senhas para a reposição de peças e de estoque, mantendo-os no mínimo, , para repô-los de acordo

com a demanda, constituindo ambos a substância do modelo japonês (Antunes, 2002, p. 32; Abramides e Cabral, 2003, p. 5).

A intensificação da reestruturação produtiva atingiu mais fortemente o setor industrial, em que as firmas reduziram as plantas e passaram a estender as relações de subcontratação, expandindo o subemprego a partir da terceirização (Cacciamali, 1999, p. 207-208).

Alteram-se também as características exigidas dos trabalhadores e trabalhadoras, pois se afasta da ideia do trabalhador manual, fabril (Antunes, 2008, p. 8) e se impõe a necessidade de um trabalhador polivalente, multifuncional (Antunes, 2002, p. 29). Com isso, Antunes (2002, p. 24) afirma que o capital iniciou um processo de reorganização das suas formas de dominação societal também no plano ideológico, através “do culto de um subjetivismo e de um ideário fragmentador que faz apologia ao individualismo exacerbado contra as formas de solidariedade e de atuação coletiva e social.”

Outra consequência da acumulação flexível é a diminuição da estabilidade no emprego formal. Alinhada à subproletarização, há, portanto, uma crise de desemprego estrutural. Neste cenário de mão de obra disponível, em que os trabalhadores antes inseridos no mercado de trabalho buscam alternativas à subsistência, há um aumento de trabalhadores incorporados ao setor de serviços (Antunes, 2006, p. 46; 2008, p. 9).

Concomitantemente, há uma crescente exclusão de jovens que passariam a ingressar no mercado de trabalho, cujas únicas opções passam a ser o desemprego ou se submeterem a trabalhos precários (Antunes, 2008, p. 10-11). Esse processo de informalidade<sup>1</sup> (Cacciamali e José-Silva, 2003, p. 11) enfraquece o poder sindical (Harvey, 1992, p. 143) e colabora para que a classe trabalhadora se desorganize<sup>2</sup> (Cacciamali e José-Silva, 2003, p. 19) dentro de um quadro intenso de precarização, marcado pelo aumento exponencial de trabalhos sem proteção trabalhista e previdenciária.

Trabalho precário será utilizado conforme a definição de Rodgers e Rodgers (1989, p. 3), que o conceitua a partir de quatro critérios: o grau de certeza na continuidade do trabalho; o controle sobre o trabalho; a proteção; e o rendimento. O primeiro diz respeito à ideia de que

---

<sup>1</sup> Uma das definições apresentadas por Cacciamali e José-Silva para “processo de informalidade” é: “o processo de mudanças institucionais que deriva das transformações estruturais na produção e no emprego, que são impulsionadas pela liberalização do comércio, pela maior integração das economias à economia mundial e pela revolução tecnológica em andamento” (Cacciamali e José-Silva, 2003, nota-de-rodapé, p. 11).

<sup>2</sup> Cacciamali e José-Silva (2003, p. 19) apontam que em razão da diminuição do trabalho assalariado, ao final dos anos 1990, os trabalhadores registrados representavam menos da metade da força de trabalho, e assim, o número de associados aos sindicatos passou a ser relativamente muito pequeno.

os trabalhos precários são aqueles cujo horizonte temporal é curto, ou que o risco de os perder é alto, incluindo os trabalhos informais (Rodgers e Rodgers, 1989, p. 3). O segundo critério já abarca o controle que o trabalhador tem sobre as condições de seu trabalho, da remuneração e ritmo de trabalho (Rodgers e Rodgers, 1989, p. 3), o que envolve o poder de negociação, de barganha (Lasek-Markey, 2023, p. 17). O terceiro critério, da proteção, implica questionar até que ponto esses trabalhadores estão protegidos, seja pela lei, por organização coletiva, contra discriminações, despedidas arbitrárias, condições degradantes de trabalho, bem como se estão abarcados pela proteção social no sentido de seguridade (Rodgers e Rodgers, 1989, p. 3). Por fim, o quarto critério é o baixo rendimento, ou seja, trabalhos com remuneração baixa. É um critério que os autores apontam como ambíguo, pois esses trabalhos são vistos como precários apenas quando associados à pobreza e à insegurança social (Rodgers e Rodgers, 1989, p. 3).

O que parece fazer sentido, nesse caso, é incluir como precários os trabalhos cujas remunerações sejam tão baixas a ponto de não suprir as necessidades básicas das pessoas trabalhadoras, o que não é difícil de encontrar na realidade brasileira. Logo, os elementos que envolvem o trabalho precário, segundo Rodgers e Rodgers (1989, p. 3), são a instabilidade, a falta de proteção em sentido amplo, a insegurança e a vulnerabilidade social e econômica.

Os trabalhos então definidos como precários são os que se expandem a partir dos anos 1990 no Brasil com a acumulação flexível. E é neste complexo contexto histórico-econômico-social, de reestruturação produtiva, desemprego estrutural e crescimento do subemprego, cujos efeitos vão muito além das breves linhas aqui descritas, que diversas atividades antes realizadas sem fins lucrativos se transformaram em alternativas para a geração de renda (Castro, 2004, p. 16). Ocorre, assim, o deslocamento de trabalhadores para “ocupações que tem como cenário os espaços públicos” (Riccio-Oliveira, 2006, p. 40), e é esse o caso dos motociclistas profissionais, os motoboys.

## **1.2 Surgimento do trabalho em motocicleta**

O avanço tecnológico foi a chave para uma mudança drástica nas formas de produção, como apresentado. Concomitante à inserção das máquinas no processo produtivo a partir da acumulação flexível, as tecnologias de informação e de comunicação (TIC) alteraram como toda a sociedade se organiza. Isso porque o aperfeiçoamento dessas tecnologias afetou todas as relações, inclusive a consumerista. Estar a um clique de realizar uma compra ou de solicitar

um serviço causa um efeito sobre o sistema de produção e gerenciamento de trabalho que é invisível aos olhos do consumidor. Como sustentam Diniz, Assunção e Lima (2005, p. 42), há uma inversão da relação de deslocamento consumidor-produto, tendo em vista que já não é mais o consumidor que se desloca para comprar um produto, mas este que chega até a sua casa, muitas vezes no mesmo dia, como mágica.

Essa mágica nada mais é do que pessoas trabalhadoras que estão prontas para atender a uma solicitação e realizar esse deslocamento para os sujeitos do negócio. O *delivery*, por exemplo, é o conforto de não ter que se deslocar até um restaurante, mas sim de ter, o mais rápido possível, a sua refeição na porta de sua casa. Como afirmam as autoras Grisci, Scalco e Janovik (2007, p. 448), esse imperativo de velocidade e urgência oportuniza o surgimento da categoria dos trabalhadores do motofrete, os motoboys, como “representante da antecipação temporal da satisfação do consumidor”, sendo assim uma “resposta a uma necessidade estabelecida na sociedade contemporânea” (Diniz, Assunção e Lima, 2005, p. 42).

Com isso, os autores Antunes (2006, p. 159-163) e Diniz, Assunção e Lima (2005, p. 42-43) rebatem a falácia de que a sociedade pós-industrial resultaria em fábricas sem homens e de que haveria a substituição da indústria pelos serviços. Isso porque há uma interconexão entre a atividade imaterial (compra on-line, por exemplo) e a material (fabricação do produto, venda e entrega). Destaca-se este trecho que resume bem a ideia dos autores:

A qualidade (rapidez, pontualidade...) da venda na loja virtual depende do apoio logístico de uma rede de distribuição que existe no tempo (duração) e no espaço. A obviedade de que o motociclista se desloca no espaço e no tempo reais é, às vezes, obscurecida diante do instantâneo do mundo virtual e da lógica do tempo zero que orientam a organização da produção *just in time*. (Diniz, Assunção e Lima, 2005, p. 43).

A atividade dos motoboys é, pois, “*produto e necessidade* de um contexto histórico de *fin de siècle*” (Silva, 2009, p. 17). Não há a substituição da classe-que-vive-do-trabalho<sup>3</sup> pelas máquinas, mas sim uma adequação das formas de trabalho à nova realidade imposta, que de um lado exige uma maior qualificação – em razão do avanço científico tecnológico, que demanda a intelectualização de parcela da classe trabalhadora – e de outro, desqualifica – a partir da “desespecialização do operário oriundo industrial do fordismo” (Antunes, 2006, p. 60) e da flexibilização a partir das subcontratações, com trabalhos temporários, parciais, terceirizados e informais (Antunes, 2006, p. 58-60).

---

<sup>3</sup> Termo cunhado por Ricardo Antunes.

Ocorre que essa categoria de motoboys nunca foi valorizada na mesma medida de sua relevância para a sociedade moderna. Na verdade, relatos apontam que a sua valorização se deu apenas no início, em que eram contratados diretamente pelas empresas e recebiam uma boa remuneração (Castro, 2010, p. 74). No entanto, as flexibilizações infladas na era da reestruturação produtiva toyotista, principalmente a partir das terceirizações, atuaram e atuam até hoje nas atividades dos motoboys muito fortemente.

Os primeiros relatos oficiais sobre o surgimento da atividade dos motoboys no Brasil são da década de 1980, embora haja uma pesquisa empírica que apresentou um trabalhador exercendo a profissão de motofrete desde 1977 (Godoi, 2012, p. 30) e outros relatos que dizem já existir, também em 1977, pessoas que trabalhavam com suas motos, “com baús de metal, para uma instituição bancária da cidade” (Castro, 2010, p. 72).

Entretanto, o relato que está presente na maior parte das pesquisas aponta que a data do surgimento seria de 1984, em que um empresário de serviços de moto-entrega argentino teria vindo ao Brasil, trazendo a ideia à cidade de São Paulo e fundado uma empresa chamada Diskboy, que em 1985 já estaria bem conhecida, sendo noticiada em jornais e revistas (Silva, 2009, p. 47 *apud* Oliveira, 2003, p. 38).

Já o segundo relato seria da cidade de Salvador/BA, também na década de 1980, com as pizzarias que começaram a utilizar a motocicleta para a entrega de suas pizzas, visando a comodidade dos consumidores (Moraes, 2008a, p. 110 *apud* Oliveira, 2003).

A Diskboy, empresa de motofrete de São Paulo, possuía a própria frota de motocicleta no início. No entanto, com o alto número de infrações de trânsito sofridas, a empresa passou a vender a sua frota e a contratar motociclistas com moto própria, a fim de se livrar das multas, que recairiam sob a responsabilidade dos motoboys, unindo-se à ideia de que eles seriam mais responsáveis e atentos à legislação de trânsito (Silva, 2009, p. 47 *apud* Oliveira, 2003, p. 38).

Percebe-se que há uma distorção do princípio da alteridade nessa forma de trabalho, tendo em vista que é imputado ao motociclista parte dos riscos da atividade econômica: é requisito ter a sua própria moto, ou seja, um bem particular torna-se instrumento de trabalho para terceiros (a empresa), para que não seja responsabilizada por danos ao veículo e multas de trânsito. Ora, se a atividade é caracterizada por representar a velocidade na prestação dos serviços, indaga-se: os motoboys pilotam as motocicletas de forma acelerada porque querem ou porque a atividade exige? Incurrir em infrações de trânsito seria um risco do negócio?

De acordo com Gondim (2009, p. 52), permanecer na profissão é conseguir enfrentar a rotina acelerada, “estar constantemente burlando as normas de trânsito – algo que acaba se fazendo necessário nessa profissão”. Além disso, destaca que a conduta dos motoboys no trânsito está relacionada às cobranças que recebem do trabalho, e que cometem mais infrações de trânsito no período da noite ou quando estão sobrecarregados de tarefas (Gondim, 2009, p. 54).

À época do surgimento da atividade e da empresa Diskboy, não havia uma legislação que tratava especificamente dos trabalhadores de motofrete, mas o primeiro código nacional que versava sobre as normas de trânsito e apontava infrações e multas surgiu em 1941, e era aplicável a todos os motoristas e motociclistas, igualmente. Assim, não é de se duvidar que havia, de fato, um alto número de infrações cometidas pelos motociclistas profissionais àquela época, tendo em vista que a característica da atividade tem conexão direta com a velocidade.

Segundo relatos de motoboys coletados por Castro (2010, p. 74), durante a década de 1980, eram poucas pessoas que se dedicavam à atividade no município de São Paulo: entre cinco a dez mil motoboys, os quais eram contratados diretamente pelas empresas e tinham todos os seus direitos trabalhistas garantidos, só não eram registrados como motoboys pois a profissão não existia oficialmente. Ainda de acordo com os relatos, a profissão, no seu início, remunerava muito bem os trabalhadores, que eram conhecidos como “mensageiros”, muito valorizados pelos serviços de entregas rápidas. No entanto, ainda na década de 80, iniciou-se o processo de terceirização da atividade (Castro, 2010, p. 74).

Desde então, houve um crescimento exponencial das atividades de entregas, que em 2002 passam a constar na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) sob o código 5191, como “motociclistas e ciclistas de entregas rápidas”. Esse código se subdivide entre ciclistas mensageiros, motofretistas e mototaxistas, e os motofretistas estão sob o código 5191-10.

A descrição da atividade da “família”<sup>4</sup> 5191 é a seguinte:

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

---

<sup>4</sup> De acordo com o site da CBO, do MTE: “Família é a unidade do sistema de classificação. Para efeitos práticos, define-se a ocupação como o conjunto de postos de trabalho substancialmente iguais quanto a sua natureza e as qualificações exigidas (o posto de trabalho corresponde a cada unidade de trabalho disponível ou satisfeita). Constitui-se de tarefas, obrigações e responsabilidades atribuídas a cada trabalhador. Pode-se ainda conceituar a ocupação como o conjunto articulado de funções, tarefas e operações destinadas à obtenção de produtos ou serviços. Representado pelo código total de 4 números.”

seguindo as normas de segurança utilizando-se de EPIs e instalando itens de segurança nos veículos. (Brasil, 2002)

Observa-se que as diversas atribuições da categoria são necessidades do dia a dia das pessoas, das empresas, do comércio e de variados ramos. A descrição também dispõe que eles trabalhariam “seguindo as normas de segurança, utilizando-se de EPIs e instalando itens de segurança nos veículos”. Ocorre que até aquele momento não havia especificação sobre quais eram essas normas, quais eram os EPIs ou os itens de segurança, nem mesmo se haveria algo direcionado à categoria. Assim, ficou-se à espera de alguma regulamentação que tratasse destes pontos apresentados na CBO.

A regulamentação federal da atividade veio apenas em 2009, mas muitos municípios se anteciparam e legislaram sobre o tema. As primeiras legislações municipais que se teve conhecimento dispunham apenas sobre o mototáxi, como a Lei nº 110/1996, em Sobral-CE e a Lei nº 4.123/2001, em Assis-SP (Castro, 2004, p. 27). Diversos municípios, como Ribeirão Preto-SP, também legislaram somente sobre o mototáxi (Lei nº 12.538/2011) mesmo após o advento da regulamentação em 2009, não havendo até os dias atuais uma legislação específica para o motofrete.

No município de São Paulo-SP, o serviço de motofrete foi regulamentado pela Lei nº 14.491/2007, mas antes mesmo dos anos 2000 já se discutia a regulamentação da atividade em razão do aumento do número de motoboys na cidade e da alta demanda por esse serviço. A pesquisa de Silva (2009) discorre sobre o processo de regulamentação em São Paulo-SP e as exigências para o exercício da profissão desde 1999, com o Decreto nº 38.563/99. A partir daí, foram muitas as alterações nas normas que regiam a atividade, com forte resistência dos profissionais em razão de medidas consideradas injustas e que impossibilitavam o exercício da atividade por muitos motoboys (Silva, 2009, p. 175-202).

Em muitos municípios os motoboys precisavam – e ainda precisam – se cadastrar no ente responsável e ser licenciado, bem como cumprir uma série de requisitos também para a adequação do veículo. Alguns deles foram replicados na Lei nº 12.009/09, outros não.

### **1.3 Atividade dos motoboys antes das plataformas digitais de entrega**

Esse tópico visa demonstrar como era a atividade dos motoboys antes da chegada das plataformas digitais de entrega, abordando aspectos como perfil e razões para o ingresso na

profissão; vínculo jurídico; remuneração; tempo de trabalho; responsabilidades e custos; e riscos da atividade.

### 1.3.1 Perfil e razões para o ingresso na profissão

Inicialmente, no que tange ao gênero, essa profissão sempre teve uma predominância masculina (Diniz, 2003; Veronese, 2004; Silva, 2006; Riccio-Oliveira, 2006; Matos, 2008; Moraes, 2008a; Andrade, 2009; Paes-Machado e Riccio-Oliveira, 2009; *Silva et al.*, 2008b; Silva, 2009; Godoi, 2012), havendo pesquisas em que apenas homens foram entrevistados (Grisci, Scalco e Javonik, 2007; Silva, 2007; *Silva et al.*, 2008a; Moraes, Rohr, Athayde, 2015). Esse fato pode estar diretamente relacionado aos fatores da divisão sexual do trabalho, pois nesse contexto, certas profissões são vistas como masculinas pois demandam coragem, velocidade, arriscar-se, ao passo em que às mulheres são atribuídos os caracteres de delicadeza, docilidade, fraqueza, significando que não poderiam estar numa profissão de risco. É o reflexo de uma sociedade machista que reforça falsos estereótipos de gênero.

Godoi (2012, p. 133-139) também aponta que a baixa procura deste trabalho por mulheres está relacionada à divisão sexual do trabalho, tendo em vista a preferência das empresas em empregar homens nessa atividade – o que foi confirmado por uma de suas entrevistadas – e pela tendência das mulheres a se direcionarem a outros setores considerados femininos. Um contratante de motoboys disse que não deu certo contratar mulheres, porque “*se eu falasse com uma mulher como eu falo com os motoqueiros, elas chorariam*” (Godoi, 2012, p. 139), o que chama a atenção da autora por reforçar uma prática de intimidação moral existente nessa atividade (Godoi, 2012, p. 139). Em contraponto, por outros entrevistados, as mulheres são consideradas mais fáceis de lidar e mais confiáveis, reforçando também os estereótipos de gênero (Godoi, 2012, p. 138). Além disso, Veronese (2004, p. 63-64) apresenta falas de motoboys que revelam a necessidade de a mulher se mostrar “*mais ágil que o homem para poder ser aceita porque há um preconceito de que a mulher não vai conseguir suprir com as exigências do cliente como o homem*” (Veronese, 2004, p. 63).

Assim, a predominância de homens na atividade pode ser explicada pelas razões acima descritas, mas por muitas outras que perpassam o tema da divisão sexual do trabalho, como a discriminação e o desrespeito com as mulheres no trânsito, além dos perigos relacionados a assédios e abusos, reforçando o medo existente entre as mulheres. O menor número de

mulheres na atividade também pode estar ligado ao fato de que elas sempre estiveram em minoria nas pessoas com carteira de habilitação quando comparadas aos homens (Moraes, 2008a, p. 207), ainda que tenham crescido a cada ano no número de habilitações, inclusive para motos (Miotto, 2012; Caldeira, 2023).

Já a faixa etária dos motoboys é algo que diverge muito em cada estudo, de acordo com as especificidades da região. Moraes (2008a, p. 154) demonstra que a composição etária dos motoboys é diversa, sendo composta principalmente por jovens, mas que conta também com pessoas mais velhas, pais de família, muitos dos quais ingressaram na profissão após os 30 anos de idade. Esse cenário foi encontrado em muitas das pesquisas analisadas. Em Godoi (2012, p. 40), a média etária das pessoas entrevistadas foi de 36 anos, chamando atenção a presença de dois motoboys exercendo a profissão aos 67 e 68 anos (Godoi, 2012, p. 33 e 28).

As autoras Grisci, Scalco e Janovik (2007, p. 452) indicaram que os entrevistados em sua pesquisa tinham idades entre 23 e 37 anos. Já Silva (2009b, p. 51) afirmou que a maior parte dos motoboys entrevistados – de 8 a cada 10 – eram jovens, com 77% deles na faixa etária de 18 a 29 anos. Em Matos (2008, p. 95), a faixa etária variou de 18 a 49 anos, sendo a média de idade dos motoboys de 27,3 anos. Ainda, nas entrevistas de Silva (2007, p. 111), a maioria dos entrevistados tinham entre 20 e 30 anos (44%), seguido daqueles de 31 a 40 anos (35%). Andrade (2009, p. 95-96) traz dados em que 50,9% dos motoboys encontravam-se na faixa etária de 25 a 34 anos, não havendo nenhum com mais de 51 anos de idade. Já Riccio-Oliveira (2006, p. 34) apresenta que a maioria dos entrevistados em sua pesquisa tinham idade entre 30 e 38 anos. Dessa forma, a diversidade etária reforça a heterogeneidade presente na categoria.

A preferência das empresas contratantes também é diversa. Diniz (2003, p. 48) observou a preferência na contratação de motoboys mais jovens (entre 18 e 25 anos), pelo critério da produtividade; ao passo em que em Godoi (2012, p. 40), a preferência era por motoboys mais experientes, pessoas mais velhas (entre 30 e 50 anos), em razão da maior responsabilidade e confiança existente para exercer as tarefas.

Uma observação importante a ser apontada - e problematizada - é que as pesquisas da época estudadas não possuem dados sobre raça, algo crucial para compreender as dinâmicas sociais. A única pesquisa que apresentou esses dados é a de Riccio-Oliveira (2006, p. 34), que registrou a predominância de homens negros-mestiços e destacou o racismo e violência

existente nas abordagens policiais, algo que ainda se reflete na realidade atual da categoria. Outra pesquisa que possui dados sobre raça trata especificamente dos mototaxistas, razão pela qual não foi incluído nesta análise. Mas naquele caso, 83,1% dos mototaxistas se referiram à raça/cor negra (Amorim *et al.*, 2012, p. 29), o que é bastante expressivo e também conversa com os dados da atualidade.

No que tange à escolaridade, verificou-se que a maioria dos motoboys estudou até, no máximo, o ensino médio (Andrade, 2009, p. 97; Grisci, Salco e Janovik, 2007, p. 452; Matos, 2008, p. 95; Moraes, 2008a, p. 210; Riccio-Oliveira, 2006, p. 34; Silva, 2007, p. 111; Silva, 2009, p. 51; Veronese, 2004, p. 41). Diniz (2003, p. 48-49) aponta que uma das empresas contratantes exigia que os motoboys possuísem o ensino médio completo como requisito para a contratação.

A baixa escolaridade e ausência de qualificação técnica foram tidas como motivações para o ingresso na profissão (Silva, 2009, p. 52; Silva *et al.*, 2008a, p. 346-347), de modo que a atividade se mostra atraente e com boa remuneração quando comparada a outras possibilidades de trabalho para pessoas com a mesma qualificação (Gondim, 2009, p. 65 e 82; Moraes, 2008a, p. 157-158 e 334; Silva, 2009, p. 52).

A situação de desemprego, porém, foi identificada como a principal razão para o ingresso na atividade (Godoi, 2012, p. 98; Grisci, Scalco e Janovik, 2007, p. 448; Moraes, 2008a, p. 330; Silva, 2008a, p. 346; Veronese, 2004, p. 50), o que pode ser exemplificado pelos relatos de um motoboy entrevistado por Silva (2009, p. 53), que afirma: *“quando eu comecei, eu estava desempregado. Mas eu já tinha uma moto. Aí passou um rapaz e perguntou se eu queria trabalhar. Como eu estava desempregado, me chamou aí eu fui. Na situação que eu estava, pagando aluguel”*. Para outro motoboy entrevistado por Godoi (2012, p. 98) a profissão foi considerada como a última opção: *“Ela foi a última opção, não teve jeito. O desemprego está duro. É muita competição!”*.

Essas falas representam a conexão entre a falta de opções de trabalho e a necessidade de sustento como elementos determinantes do ingresso na profissão. Ainda, demonstra a facilidade do ingresso, tendo em vista que bastava ter uma moto e estar disponível para iniciar na atividade (Gondim, 2009, p. 62; Matos, 2008, p. 78; Veronese, 2004, p. 50). Em muitas situações, a motocicleta se apresentava como uma alternativa viável diante do desemprego, inclusive para pessoas com mais idade (Moraes, 2008a, p. 155).

Além disso, é preciso considerar que muitos motoboys ingressam e permanecem na profissão porque gostam, pois ela possui os seus atrativos, como a sensação de liberdade; em trabalhar com a moto e não passar o dia todo em um escritório; a possibilidade de ter mais de um emprego, entre outros (Moraes, 2008a, p. 333-336; Silva, 2008a, p. 349). Moraes (2008a, p. 157) assevera que

[...] não podemos interpretar que essa “falta de opção” signifique o mesmo que “última opção” para que alguém realize esse trabalho. Isso porque se o trabalho de motoboys é repleto de situações perigosas e requer um grande esforço pessoal, uma quantidade importante de profissionais afirmou que o trabalho possui vantagens interessantes ou lhes proporciona algum prazer. Tudo isso nos leva a compreender que o discurso da ‘falta de opção’ significa talvez mais provavelmente ‘a melhor das opções’ entre aquelas possíveis para quem não tem muito a oferecer para um mercado muito competitivo e exigente (Moraes, 2008, p. 157).

Desse modo, vê-se que os perfis dos motoboys revelam uma complexidade e uma diversidade marcantes na categoria profissional, abrangendo principalmente homens, majoritariamente jovens e com escolaridade baixa, aliados a diferentes trajetórias de vida que os conduziram a essa ocupação.

### 1.3.2 Vínculo jurídico

Como brevemente citado, a profissão de motofrete era valorizada quando surgiu, em meados dos anos 1970-80, com contratos de emprego em instituições bancárias, as quais, segundo relatos de motoboys antigos entrevistados por Castro (2010), parecem ter sido algumas de suas primeiras empregadoras. O autor afirma que esses motoboys “faziam parte do quadro profissional da empresa e tinham todos os direitos trabalhistas, como qualquer outro funcionário do Banco” (Castro, 2010, p. 72).

No entanto, a profissão cresce na década de 1980-90, mesma época em que se inicia o processo de reestruturação produtiva no país, com mudanças que atingem diretamente as formas de contratação. Os motoboys que trabalhavam nos bancos foram sendo terceirizados (Castro, 2010, p. 74), o que se expandiu para diversos ramos. Um dos entrevistados relata o seguinte:

*Nessa época, o trabalho se precarizou muito porque as pessoas estavam topando qualquer coisa, e muita gente entrou neste serviço, sem mesmo saber do que se tratava. Aumentou muito o número de “bocas de porco” (Castro, 2010, p. 80).*

Castro (2010, p. 80) afirma que houve um aumento do número de motoboys na segunda metade da década de 90, acompanhado pelo crescimento das empresas de entrega, as

quais terceirizavam o serviço: “contratavam” os motoboys e os alocavam em outras empresas. Tornou-se comum os contratos de gaveta, em que os motoboys não eram formalizados, não tinham seus direitos garantidos, mas tinham obrigações a cumprir (Castro, 2010, p. 80).

Diniz (2003, p. 51) afirmou que a profissão de motoboy se destacava por apresentar um intrincado panorama de vínculos jurídicos, com mais de uma forma de contratação desses profissionais. As citadas pelo autor são: a contratação direta, onde empresas como copiadoras, escritórios, farmácias e empresas prestadoras de serviço os contratavam diretamente; a contratação indireta, em que médias ou grandes empresas contratavam o serviço de uma prestadora (terceirização); e as cooperativas de motoboys, que tinham o funcionamento parecido com as empresas terceirizadas, mas nesse caso, os motoboys eram cooperados.

Já Matos (2008, p. 83) acrescenta os motoboys *freelancers*, que não tem vínculo com nenhuma empresa, trabalham de forma esporádica e são chamados quando outros motoboys não podem comparecer ou quando a demanda é grande. O autor afirma que os *freelancers* geralmente utilizam as entregas como bico, como complemento de renda.

Godoi (2012, p. 92), por sua vez, constatou quatro tipos de vínculos: contratado direto, terceirizado, “autônomo” e pessoa jurídica (PJ). A autora coloca entre aspas o termo autônomo, pois o relato das entrevistas demonstra como a autonomia não era real, mas se tratava apenas de vínculos informais de trabalho (Godoi, 2012, p. 63 e 95). Segundo a autora, a contratação por empresas terceirizadas “era de longe a mais frequente neste ramo do mercado de trabalho” (Godoi, 2012, p. 92). Também é interessante notar como a precarização do trabalho já tomava formas com o avanço da pejetização.

Dentro das terceirizadas, Godoi (2012, p. 102) aponta três principais formas em que os motoboys eram organizados/divididos: motoboys fixos (geralmente formalizados e que prestavam serviços na empresa contratante); motoboys avulsos (que nem sempre eram formalizados, mas ficavam à disposição da terceirizada para entregas a diferentes clientes); e os esporádicos (que a autora também chama de *freelancers*, os quais nunca eram formalizados e que só eram chamados pela terceirizada em caso de alta demanda).

Castro (2010, p. 101-110) demonstra uma diferenciação interessante entre os vínculos considerados precários, formais e autônomos, apontando os prós de cada um deles para os motoboys entrevistados. Diferentemente de Gondim (2009), apresenta os autônomos como verdadeiros autônomos, que possuem seus clientes particulares fixos, a quem prestam

serviços há muitos anos (Castro, 2010, p. 108). Trabalha de maneira a conquistar os clientes pela confiança e garantia do serviço:

*Eu circulo pela cidade com meu número de telefone no baú, com a moto sempre limpa e em ordem, com uma roupa sempre ajeitada. Quanta gente já me ligou encomendando serviço, porque viu o telefone no baú. Procuo manter o cabelo e a barba em ordem, a aparência ajuda muito a conquistar a confiança. Várias vezes, acontece de estar parando pra almoçar e o cara me vê, pergunta se eu sou motoboy e me pede pra entregar isso ou aquilo... isso é direto. (Castro, 2010, p. 108).*

As cooperativas de motoboys também eram bastante comuns e são citadas em diversos trabalhos (Andrade, 2009; Castro, 2010; Diniz, 2003; Gondim, 2009; Grisci, Scalco e Janovik, 2007; Silva, 2009). Os motoboys entrevistados por Grisci, Scalco e Janovik (2007, p. 459) possuíam uma prática que consistia na reserva de dinheiro para uso dos motoboys acidentados, de modo que os cooperativados pagavam semanalmente um determinado valor para manter a reserva e poder auxiliar uns aos outros em momentos de impossibilidade de trabalho.

Assim, pode-se afirmar que os motoboys antes das plataformas dispunham das seguintes possibilidades de vínculo: contratação direta com as empresas de entrega ou com os estabelecimentos; terceirização (eram contratados formalmente pelas empresas de entrega, mas trabalhavam para outra empresa, contratante); cooperativismo; vínculos informais (que poderiam existir na contratação direta ou na terceirizada); autônomos de fato ou *freelancers*.

Há uma considerável variação nos resultados sobre o tipo majoritário de vínculo, com locais em que os vínculos são preponderantemente formais e em outros, informais. Ainda, muitas pesquisas não especificaram se os contratos formais eram de contratação direta ou a partir de empresas terceirizadas; e quando se referem às terceirizadas, não especificam se tal vínculo é formal ou informal, o que inviabiliza uma conclusão mais clara sobre a predominância do tipo de vínculo.

Por exemplo, em uma pesquisa realizada em Vitória-ES, de 189 trabalhadores, 75,1% eram formalizados, 19,2% informais e 5,7% eram autônomos (Moraes, 2008b, p. 19). Em Uberlândia-MG, de 54 motoboys, 54% eram formalizados, 26% trabalhavam nos Correios como concursados e 13% terceirizados (Silva, 2007, p. 113). Neste caso, há dúvida se os 13% terceirizados eram informais, visto que não foram incluídos na porcentagem dos que possuíam carteira assinada; e se os 75,1% formalizados poderiam incluir-se também nas terceirizadas.

Nos casos acima, verifica-se uma predominância do vínculo formal de trabalho. Já em Londrina-PR, de 11 motoboys, apenas um era formalizado (Silva *et al.*, 2008a, p. 347). Em Fortaleza-CE, a regra também era a informalidade, e os motoboys apontavam essa forma ser mais vantajosa do que trabalhar para as terceirizadas, que ficavam com “metade dos ganhos” (Gondim, 2009, 92). Como o relato de um dos entrevistados: “Na minha época que eu trabalhei, eu digo, que eu ganhava dinheiro, porque eu não tinha contrato através de terceirização como existe hoje” (Gondim, 2009, p. 62).

Embora alguns motoboys possam entender que trabalhar sem um contrato formal de trabalho seja mais benéfico, essa falta de proteção social vinda do trabalho registrado pode ser crucial em um eventual acidente de trabalho. Como relata Silva *et al.* (2008a, p. 347), a empresa que não contrata formalmente o motoboy o deixa à própria sorte quando ocorre um acidente, sem receber nenhum tipo de benefício. E na ausência de contribuição previdenciária, o motoboy fica em grave prejuízo financeiro. No entanto, a percepção de que a formalização do vínculo de emprego pode resultar em uma renda líquida inferior, levando em consideração os encargos sociais descontados do salário, desmotiva os motoboys a buscarem a formalidade (Gondim, 2009, p. 64).

Essa dualidade enfrentada pelos motoboys, entre a busca pelo registro profissional e a preferência pela autonomia, cria uma divisão na categoria - o que é visível até nos dias atuais -, dificultando a ação coletiva (Gondim, 2009, p. 15 e 67). Enquanto alguns buscam a formalização do vínculo de trabalho como meio de garantir direitos e proteção em casos de acidentes ou adoecimento, outros recusam a formalidade. Essa divisão interna dificulta a articulação de demandas coletivas, prejudicando a capacidade dos motoboys de buscarem melhorias significativas em suas condições de trabalho.

### 1.3.3 Remuneração

A remuneração na atividade dos motoboys apresenta algumas peculiaridades. Além das diferentes formas de contratação e vínculos existentes, há diversos locais em que os motoboys podem trabalhar, como restaurantes, estabelecimentos comerciais, escritórios, distribuidoras, farmácias, empresas de entrega expressa etc. Cada local tem diferentes demandas, e a forma de remuneração pode variar de acordo com elas.

As diferentes regiões em que as pesquisas analisadas foram realizadas também demonstram uma diversidade de formas de se dar a remuneração desses trabalhadores. Moraes (2008a, p. 168-174) aponta essa diversidade, mas destaca três formas comuns de remuneração: a remuneração por salário fixo; por salário mais comissão (que pode ter variáveis, como depender do atingimento de metas ou não); ou apenas por comissão. A comissão nada mais é do que um valor por cada entrega realizada.

É característica comum para os motoboys a remuneração por produção, ou seja, por corrida, por deslocamento, e esse é um fator que se relaciona diretamente com o tempo de trabalho e os riscos da atividade, tendo em vista que quanto mais tempo estiverem nas ruas, mais entregas farão, e maior será a sua remuneração. Ao mesmo tempo, ficar muitas horas trabalhando nas entregas causa fadiga e desatenção, o que aumenta o risco de acidentes (Riccio-Oliveira, 2006, p. 76-77). Moraes (2008a, p. 169) diz que essa forma de remuneração é citada pelos motoboys como uma das principais causadoras dos acidentes de trabalho. Outros autores, por sua vez, colocam a pressão exercida pelas empresas e clientes para cumprirem as entregas a tempo como uma das principais causas pelas atitudes dos motoboys no trânsito (Diniz, Assunção e Lima, 2005, p. 49; Silva *et al.* 2008a, p. 349-350).

Como dito, a forma de remuneração muda muito de setor para setor. Segundo Moraes (2008a, p. 171), em locais de trabalho como farmácias e lojas de autopeças, há maiores chances de ver os motoboys recebendo remuneração por salário fixo ao invés de por corrida. Isso porque a dinâmica de trabalho é diferente, não há a mesma pressão com o tempo de entrega como no setor de alimentação, por exemplo (Matos, 2008, p. 94). Entrevistados de Matos (2008, p. 92) relatam que tinham até uma hora para realizar as entregas, o que os dava tranquilidade para poder pilotar a moto sem desrespeitar as leis de trânsito. Esse fator se destaca para os motoboys como a parte favorável de receber um salário fixo, pois reconhecem que a remuneração por entrega faz com que a pessoa corra mais, podendo ocasionar acidentes (Matos, 2008, p. 86).

No setor de alimentação, a pressão pela entrega no tempo estipulado, além de vir do patrão e dos clientes, também pesava aos motoboys em relação à sua remuneração, pois havia estabelecimentos em que, caso o motoboy não entregasse no prazo, ele era responsável por pagar a taxa de entrega (Gondim, 2009, p. 56; Matos, 2008, p. 92).

Assim, faz-se perceptível a pressão imposta pelas empresas contratantes sobre os motoboys. Essas empresas, em sua busca incessante por redução de custos e aumento da eficiência, impuseram a esses profissionais a responsabilidade de realizar entregas de forma mais rápida e econômica, o que se materializou por meio da imposição de metas rigorosas de produtividade e prazos de entrega extremamente curtos, o que impactava diretamente na sua remuneração.

Em relação aos motoboys que trabalhavam em restaurantes, Matos (2008, p. 84) fez uma comparação da remuneração dos terceirizados e contratados direto, e concluiu que os terceirizados recebiam trezentos reais a menos do que os contratados direto pelo restaurante, ainda que estes não recebessem por entrega. Isso porque o valor do aluguel da moto pago pelo restaurante era mais que o dobro do que a terceirizada pagava, além de receberem as horas extras. Portanto, a questão de se ter uma remuneração maior não está necessariamente ligada à remuneração por produção, mas sim à valorização do trabalho dos motoboys, com o pagamento de um salário justo, um valor pelo aluguel da moto que considere a deterioração da motocicleta, ajuda de custo com combustível, além do cumprimento e pagamento dos direitos trabalhistas.

#### 1.3.4 Tempo de trabalho

O tempo de trabalho dos motoboys está inteiramente relacionado com a natureza do contrato de trabalho, a atividade desenvolvida pelo estabelecimento contratante e a forma de remuneração. Gondim (2009, p. 57) afirma que a jornada dos motoboys que trabalhavam com entregas de documentos ou em estabelecimentos comerciais, via de regra, acontecia em horário comercial. No entanto, grande parte dos motoboys possuía mais de um turno de trabalho, de modo que também utilizavam o período noturno para trabalhar em outros locais, como restaurantes (Godoi, 2012, p. 126-127; Gondim, 2009, p. 57). A insuficiência de renda proveniente de uma única fonte, conforme destaca Gondim (2009, p. 58), tornou-se um fator motivador para que os profissionais adotassem a estratégia de buscar múltiplos trabalhos.

As longas jornadas são apontadas como a regra nessa atividade profissional, sendo comum o relato de 12 horas diárias de trabalho (Diniz, 2003, p. 55; Matos, 2008, p. 84 e 104; Silva, 2006, p. 63; Silva *et al.*, 2008a, p. 351). Diniz (2003, p. 18) registra a fala de um motoboy que chegou a trabalhar 21 horas diárias, e após meses de cansaço, passou para 14

horas diárias. Matos (2008, p. 84), de igual modo, diz que um motoboy alegou trabalhar 20 horas diárias.

No entanto, é possível observar outros dados, como os de Silva (2007, p. 113), em que 66% dos motoboys entrevistados trabalhavam até oito horas diárias, e 28% de 9 a 12 horas. Em Moraes (2008b, p. 21), a maioria dos motoboys (58%) relatou trabalhar entre 6 a 10 horas, e apenas 28%, mais de 10 horas diárias.

O motivo pelo qual a atividade desenvolvida pelo estabelecimento interfere no tempo de trabalho diz respeito também aos períodos de descanso desses trabalhadores. Moraes (2008a, p. 194) afirma que para os motoboys que trabalhavam em farmácias, a pausa para o descanso era respeitado religiosamente, ao passo em que para os motoboys que realizavam entregas de documentos, o significado da pausa era outro: “menos pausa, mais tempo para outro emprego.” (Moraes, 2008a, p. 194).

Ocorre que o tempo de trabalho implica diretamente no tempo de não trabalho: tempo de descanso, de lazer, com a família, que envolve atividades não relacionadas ao trabalho. O que se pôde observar nas pesquisas estudadas é que a extensa jornada de trabalho dos motoboys impactava de forma bastante relevante as relações familiares dos entrevistados, de modo a um deles não conseguir conversar com seus filhos e esposa (Matos, 2008, p. 84). Essa dificuldade em conciliar horários para dispor de lazer com a família é um discurso frequente dos motoboys (Diniz, 2003, p. 59; Godoi, 2012, p. 27; Gondim, 2009, p. 61; Grisci, Scalco, Janovik, 2007, p. 457). Esses elementos refletem a complexidade das condições de trabalho nessa atividade profissional, que envolvem não apenas a ordem laboral, mas também seus desdobramentos nas relações interpessoais e familiares.

### 1.3.5 Responsabilidade e custos da atividade

Uma característica evidenciada na profissão dos motoboys e que permanece até os dias atuais é a necessidade de possuir uma motocicleta para trabalhar, não sendo este instrumento de trabalho de responsabilidade das contratantes (Grisci, Scalco, Janovik, 2007, p. 454). Isso implica em uma transferência de parte dos custos da atividade que, em regra, é de quem detém os meios de produção; e também atua na falsa ideia que os motoboys têm de que, mesmo trabalhando todos os dias, num mesmo local, recebendo ordens e não definindo o valor do seu trabalho, eles seriam seus próprios chefes.

A posse e manutenção desses veículos não são meros detalhes operacionais, mas sim um fator determinante para a inserção e continuidade da sua carreira. Os resultados das pesquisas demonstram que o financiamento é o método preponderante de aquisição, adicionando uma camada financeira significativa às responsabilidades e custos inerentes à profissão (Godoi, 2012; Matos, 2008; Riccio-Oliveira, 2006; Silva, 2009).

Nesse contexto, a propriedade do veículo para o trabalho dos motoboys vai além de sua função prática, ela se apresenta na cadeia de responsabilidades que caracteriza a profissão. A aquisição e manutenção desses veículos demandam recursos financeiros consideráveis, estabelecendo uma conexão direta com a continuidade e estabilidade na carreira. A necessidade de financiamento acrescenta uma camada de complexidade, compelindo o profissional às pressões financeiras decorrentes do investimento constante em seu instrumento de trabalho.

Aos que possuem vínculo formal de trabalho, ainda existe a possibilidade de receberem um pagamento pelo aluguel da moto e ajuda de custo; mas aos que atuam na informalidade, podem ser ainda mais prejudicados pela ausência desses pagamentos que visam compensar o trabalhador pela deterioração da motocicleta. Também é nos locais em que há vínculo formal de trabalho que há maiores chances de a motocicleta ser de propriedade do estabelecimento, como destaca Moraes (2008a, p. 176) em relação às farmácias.

Diniz (2003, p. 32) relata que a atribuição aos motoboys da responsabilidade pelas despesas relacionadas à manutenção, combustível e equipamentos de segurança coloca sobre eles a necessidade de desenvolver estratégias eficazes para a redução de gastos. Além disso, o autor comenta que para compensar esses custos e obter uma remuneração melhor, os motoboys intensificam a sua jornada e densidade de trabalho.

Gondim (2009, p. 55) aponta as multas de trânsito como outro custo que acaba por ser de responsabilidade dos motoboys, ainda que a infração das leis de trânsito esteja intrinsecamente relacionada à pressão e exigências do empregador pela entrega dentro do prazo (que muitas vezes é mais curto do que deveria para se pilotar com segurança).

### 1.3.6 Riscos da atividade

A atividade dos motoboys constitui uma realidade laboral impregnada de urgência e competitividade, fatores que não apenas definem o ritmo acelerado desse ofício, mas também expõem seus praticantes a uma miríade de riscos. Estes perigos não se restringem meramente ao âmbito físico, manifestando-se de maneira multifacetada e permeando as esferas psicológicas e sociais do cotidiano desses profissionais.

A característica mais evidente desse ambiente de trabalho é a exposição a acidentes, uma realidade agravada por condições laborais muitas vezes precárias. Sob o imperativo de atender às demandas quase instantâneas dos clientes, os motoboys enfrentam uma pressão constante, conforme destacado por Diniz (2003, p. 106). Esta pressão, por sua vez, cria um dilema intrínseco ao exercício dessa profissão, no qual a necessidade de alta velocidade para cumprir prazos muitas vezes entra em conflito com as normativas legais de segurança viária.

Verifica-se que a alta velocidade, muitas vezes imperativa para a eficiência na entrega de encomendas, colide com as regulamentações destinadas a garantir a segurança no trânsito. Esse conflito não apenas expõe os motoboys a perigos físicos imediatos, mas também os coloca diante de um dilema moral entre a salvaguarda de sua vida e a de terceiros e a imperatividade de manter o emprego.

A pesquisa de Veronese e Oliveira (2006, p. 59) reforça essa dicotomia, evidenciando como as expectativas dos clientes e a busca pela satisfação imediata podem criar uma tensão constante. Nesse contexto, a segurança viária torna-se um custo subestimado em detrimento da celeridade, criando um ciclo vicioso, no qual a competitividade exacerbada conduz a práticas que comprometem não apenas a integridade física dos motoboys, mas também seu bem-estar psicológico e social.

Diante desse arcabouço de pesquisa, as estatísticas apresentam um panorama alarmante, demonstrando uma alta incidência de acidentes entre os motoboys, e uma variedade de incidentes que vão desde quedas até atropelamentos, conferindo uma visão abrangente dos riscos intrínsecos a essa profissão, segundo pesquisa de Andrade (2009, p. 101) 75,2% dos motoboys entrevistados já haviam sofrido algum tipo de acidente, sendo a maior parte, fruto de “queda acidental da moto” e “queda causada por colisão com outro veículo”. Nesta mesma senda, Grisci, Scalco, Janovik (2007, p. 452) apontam em sua pesquisa que dos vinte participantes, somente um nunca havia sofrido um acidente.

Ainda, 61,4% dos motoboys entrevistados por Moraes (2008b, p. 11) já sofreram acidente durante o trabalho. Desse grupo, quase 65% precisaram se afastar do trabalho devido aos acidentes, sendo que quase 35% precisou ficar afastado por mais de 30 dias, e também quase 35% não teve acesso a nenhum benefício social durante o afastamento. A realidade é tão alarmante que 89% dos motoboys afirmam conhecerem um colega que já se envolveu em um acidente de trabalho grave (Moraes, 2008b, p. 11). Nesse sentido, a queda é percebida como uma eventualidade inevitável no cotidiano incerto desses trabalhadores (Moraes, 2008b, p. 11).

Em outro norte e de acordo com as pesquisas feitas, os próprios motoboys explicam que a pressão externa relacionada ao trânsito, fiscalização, e as complexidades da jornada de trabalho, incluindo o desafio de realizar entregas em condições adversas, como chuva e frio, colaboram para aumentar o índice de acidentes (Andrade, 2009, p. 119; Gondim, 2009, p. 31). Ademais, a sobrecarga física e mental foi relatada de motoboys que enfrentam situações difíceis diariamente (Andrade, 2009, p. 119; Gondim, 2009, p. 31).

A natureza urgente e competitiva da profissão impõe um ônus adicional aos motoboys, que se veem pressionados a superar obstáculos em tempo recorde. Essa dinâmica desgastante aumenta o risco de acidentes e cria um ambiente de trabalho propício ao esgotamento físico e mental. A resistência cultural dos motoboys em relação ao uso de equipamentos de segurança, conforme apontado por Veronese e Oliveira (2006, p. 2719), dificulta a implementação de medidas preventivas. Isso porque os motoboys evitam o uso de equipamentos de segurança, como botas, joelheiras e cotoveleiras, o que traria maior proteção, justificando que esses itens limitam a agilidade necessária para suas atividades (Veronese e Oliveira, 2006, p. 2719). A urgência percebida pelos motoboys - que advém da pressão exercida pelo empregador - os leva a abrir mão desses dispositivos de proteção, evidenciando uma interação complexa entre as demandas do trabalho e a necessidade de segurança pessoal.

A pesquisa conduzida por Grisci, Scalco e Janovik (2007, p. 449) oferece uma visão perspicaz sobre o impacto social dos acidentes envolvendo motoboys, especialmente em Porto Alegre, em que os motociclistas representam 35% das vítimas fatais no trânsito. O destaque recai sobre a realização de seminários, uma estratégia adotada para alertar a população sobre os riscos inerentes a essa profissão e buscar soluções. Isso não apenas evidencia um interesse

público iminente, mas também aponta para o reconhecimento do custo social substancial associado aos acidentes envolvendo motoboys (Grisci, Scalco, Janovik, 2007, p. 449).

Já sob outra ótica, a falta de formalização dos contratos de trabalho também repousa como um fator adicional que contribui para a vulnerabilidade dos motoboys em casos de acidentes. A ausência de assistência e benefícios corrobora com a precariedade do cenário laboral, deixando os profissionais desprovidos de garantias quanto ao futuro, como a aposentadoria (Silva *et al.*, 2008a, p. 347-348). Essa falta de segurança financeira e social intensifica a pressão sobre os motoboys, que se veem desprovidos de uma rede de apoio em situações adversas.

Ainda nesse contexto de elementos contributivos ao risco da atividade, a pesquisa de Matos (2008, p. 94) destaca que a grande maioria dos motoboys expressa o desejo de deixar a profissão devido aos riscos de acidentes, roubo de motocicletas, longas jornadas de trabalho e a impossibilidade de passar feriados e finais de semana com as famílias. Moraes (2008b, p. 12), de igual modo, identifica diversos fatores associados aos acidentes, como o recebimento de multas, pilotagem sob pressão, longas horas de trabalho diário e a condução de motos antes do ingresso na profissão, aliados a outros fatores individuais do trabalhador.

Os riscos da atividade são evidenciados em todas as pesquisas analisadas como um dos fatores mais preocupantes nessa atividade profissional, por isso a importância de normas que visem a proteção dessas pessoas trabalhadoras.

#### **1.4 Legislações e normas que dispõem sobre a atividade**

A seguir serão apresentadas as normas federais que passaram a tratar sobre a atividade, a exemplo do Código de Trânsito Brasileiro (CTB); a Lei nº 12.009/2009, que regulamentou a atividade dos e das motociclistas profissionais; a Lei nº 12.436/2011, que vedou o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade; as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e a discussão acerca do adicional de periculosidade.

##### **1.4.1 Código de Trânsito Brasileiro**

O CTB atual é de 1997, mas como dito, o primeiro Código Nacional de Trânsito surge com o Decreto-Lei nº 2.994/1941<sup>5</sup>, que apresentava regras para o comportamento no trânsito,

---

<sup>5</sup> O Decreto-Lei nº 2.994/1941 foi posteriormente revogado pelo Decreto-Lei nº 3.651/1941.

as proibições e a imposição de multas pelas infrações cometidas. É esse decreto-lei que cria o Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Posteriormente, o Decreto-Lei em vigor é revogado pela Lei nº 5.108, de setembro de 1966, vigente à época em que se iniciaram as atividades dos motociclistas profissionais. Essa legislação se aprofundou na temática das infrações de trânsito, classificando-as em quatro grupos, de acordo com a sua gravidade (Brasil, 1966).

Após 31 anos de vigência daquele, é sancionada a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. O CTB surge sem nenhuma especificação aos motociclistas profissionais, o que viria a ocorrer apenas com a vinda da Lei 12.009/09.

No entanto, o artigo 54 dispõe sobre as exigências mínimas de segurança a todos os condutores de motocicletas, motonetas<sup>6</sup> e ciclomotores:

Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias: I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores; II - segurando o guidom com as duas mãos; III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN (Brasil, 1997a).

A obrigatoriedade do uso do capacete já existia no artigo 88 da Lei nº 9.503/66<sup>7</sup>, mas havia um alto índice de desobediência ao dispositivo, não obstante a penalidade ser a de maior grau na época, com a retenção do veículo. Quanto aos vestuários de proteção, itens que se sabe ser de extrema relevância para a proteção dos motociclistas, ainda não houve a devida especificação do Contran, o que faz com que o inciso III não tenha muita efetividade prática. É comum ver motociclistas de bermudas e regatas, já que não há regulamentação a respeito. Sobre os calçados, há apenas o inciso IV do artigo 252, que apresenta uma infração a quem dirigir qualquer veículo “usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais” (Brasil, 1997a), mas não há proibição em dirigir um veículo ou pilotar uma moto sem calçados, por exemplo.

Outro ponto relevante que atinge os motociclistas é o veto do Presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, ao artigo 56 do CTB, o qual proibia o condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a transitarem entre os chamados “corredores”, seja entre os veículos ou entre o veículo e a calçada. As razões do veto são as seguintes:

---

<sup>6</sup> Motonetas são os veículos automotores de duas rodas dirigidos em posição sentada, a exemplo da Honda Biz. A diferença para as motocicletas é que estas são dirigidas em posição montada. Nesta pesquisa, as motocicletas serão utilizadas como um termo que abrange também as motonetas, pois também são utilizadas para o trabalho.

<sup>7</sup> A obrigatoriedade do uso do capacete, segundo o texto original do artigo 88 da Lei nº 9.503/66, era apenas para transitar por estradas. A redação foi alterada pela Lei nº 7.031/82 para dispor que: “Os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares só poderão utilizar esses veículos usando capacete de segurança.”

Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas e passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobremaneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo o mundo é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento. Ademais, a segurança dos motoristas está, em maior escala, relacionada aos quesitos de velocidade, de prudência e de utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, os quais se encontram no Código limitações e padrões rígidos para todos os tipos de veículos motorizados. Importante também ressaltar que, pelo disposto no art. 57 do Código, a restrição fica mantida para os ciclomotores, uma vez que, em função de suas limitações de velocidade e de estrutura, poderiam estar expostos a maior risco de acidente nessas situações. (Brasil, 1997b, p.).

Assim, o CTB foi sancionado sem menção ao tráfego nos corredores, sendo, portanto, permitido, salvo em relação aos ciclomotores. Mais recentemente, em 2020, foi sancionada a Lei nº 14071/2020, que altera o CTB e cujo projeto recebeu emendas que visavam acrescentar o artigo 56-A, a fim de dispor sobre a circulação nos corredores. A circulação seria permitida “quando o fluxo de veículos estiver parado ou lento, conforme regulamentação do Contran” (Brasil, 2020).

O artigo 56-A contava com cinco parágrafos que melhor dispunham sobre a passagem das motocicletas entre veículos de faixas adjacentes, no entanto, houve novo veto, com razões parecidas com as de 1997, acrescentando a dificuldade da definição de “fluxo lento”.<sup>8</sup> Assim, segue sendo possível a passagem das motocicletas entre as faixas de veículos e entre veículo e a calçada, sem nenhuma regulamentação a respeito.

Em alteração ao CTB, a Lei nº 10.350/2001 incluiu a exigência de os condutores que exercem atividade remunerada com o veículo terem essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH), conforme especificações do Contran.

#### 1.4.2 Lei nº 12.009/2009

Após um longo período de tramitação legislativa, é sancionada a Lei nº 12.009/2009, que regulamenta a atividade dos motociclistas profissionais. Será apresentado como se deu a regulamentação da atividade a nível federal, com uma breve descrição do seu trâmite legislativo.

---

<sup>8</sup> Para solucionar a vagueza do termo “fluxo lento”, houve a proposição da Emenda 86 do Senado Federal, a fim de fazer constar “[...] quando o fluxo de veículos estiver parado ou com velocidade inferior a 20 km/h [...]”. No entanto, essa emenda não chegou ao texto final do PL 3267/2019.

#### 1.4.2.1 Trâmite legislativo

Em 11 de outubro de 2011 houve a apresentação do Projeto de Lei nº 203, de 2001<sup>9</sup>, do Senado Federal (nº 6.302/02 na Câmara dos Deputados), apresentado pelo senador Mauro Miranda, para o fim de regulamentar o exercício das atividades sobre motocicletas, como o de transporte de passageiros, de entrega de mercadorias e serviço comunitário de rua, esta última como modalidade de serviço de segurança privada.

O Projeto de Lei do Senado nº 203/2001 contou com algumas propostas de emendas, no entanto, nenhuma delas chegou ao texto final. Importante apresentar algumas justificativas da aprovação do texto nas Comissões do Senado Federal.

Em parecer aprovado pela Comissão de Assuntos Sociais do Senado Federal, em 12 de dezembro de 2001, o autor do Projeto de Lei nº 203/2001 afirma que

Já é uma realidade nos centros urbanos a presença desses profissionais que, com o uso de motocicletas, fazem entrega de mercadorias, transporte de passageiros e serviço comunitário de ruas e quadras. Prestam, sem dúvida alguma, um serviço imprescindível à sociedade, tendo em vista a rapidez, a presteza e o baixo custo com que executam suas atividades (Brasil, 2001).

Ou seja, já em 2001 era evidente a presença desses trabalhadores nas cidades e ainda, reconhecida a relevância do trabalho, como um “serviço imprescindível à sociedade”. Outro motivo apontado no parecer são as estatísticas de acidentes, que estavam em alta, razão pela qual apontam como requisito a realização de cursos profissionalizantes (Brasil, 2001).

Ainda neste parecer, o relator senador Moreira Mendes comenta que:

O transporte de passageiros, a entrega de mercadorias, o serviço comunitário de rua e os “motoboys” representam faces de um fenômeno urbano que não pode ser desconhecido pela legislação trabalhista. São formas criativas de solucionar problemas de segurança e de transporte que vinham adquirindo contornos de insolúvel. Enfim, alternativas economicamente viáveis para atender às demandas da sociedade, garantindo, também, um número incontável de empregos (Brasil, 2001).

Verifica-se como a preocupação com as questões trabalhistas e de emprego estavam conectadas à ideia do projeto, tendo em vista que a ausência de regulamentação e, portanto, de requisitos para o seu exercício, faz com que haja mais riscos e insegurança no desempenho da atividade, ao passo que com a regulamentação, poderia haver mais segurança jurídica para a contratação dessas pessoas trabalhadoras, auxiliando no aumento de postos de trabalho e emprego.

---

<sup>9</sup> Preâmbulo do Projeto de Lei do Senado nº 203/2001 (nº 6.302/02 na Câmara dos Deputados): “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.”

Ademais, reitera a relevância da profissão, sendo um serviço imprescindível no século XXI, e aponta a atividade como uma solução para os problemas de transporte nas cidades, o que pode aqui ser relacionado ao crescimento da frota de veículos, que apenas de motocicletas cresceu 3.000% de 1980 a 2010, isto é, de 270 mil para 9,2 milhões (Izidoro, 2010). Importante considerar que essas afirmações dizem tanto sobre a atividade de motofrete quanto de mototáxi, tendo em vista que os mototaxistas prestavam um serviço de transporte alternativo à população. A afirmação sobre solucionar problemas de segurança diz respeito ao serviço realizado pelos “guardinhas”, que fazem a ronda das casas, geralmente no período noturno, como uma maneira de proteger as residências de assaltos.

Em março de 2002, o projeto foi aprovado no Senado Federal sem a interposição de recurso e encaminhado à Câmara dos Deputados, sob o PL nº 6.302/2002. Na Câmara, a discussão foi mais complexa, tendo em vista que já havia ao menos onze projetos de lei<sup>10</sup> que versavam sobre a matéria, os quais foram apensados à proposição do Senado. A maioria dos projetos de lei versavam apenas sobre a regulamentação do serviço de mototáxi.<sup>11</sup>

Primeiramente o projeto foi aprovado na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, mas após ter sido designado novo relator, foi apresentado substitutivo ao projeto, que trazia alterações ao CTB, mas que versava única e exclusivamente do serviço de mototáxi, não dispendo sobre o serviço de entrega/motofrete e não mencionava os motoboys.

O substitutivo foi aprovado nas demais comissões<sup>12</sup>, mas ao chegar no Senado Federal, sete anos depois, notou-se que o substitutivo da Câmara não dispunha e não regulamentava o exercício profissional dos que trabalham com o serviço de entrega. Assim, a fim de conciliar o discutido pelas Casas Legislativas, propôs-se a junção entre a proposição apresentada pelo Senado Federal e parte do substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados.

Por fim, é aprovado o texto final que resultou na Lei 12.009/2009, com veto parcial do Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva referente ao parágrafo único do artigo 3º, que versava sobre as atribuições do profissional de serviço comunitário de rua (guardinhas). O veto se deu em razão de o texto não ter contemplado os devidos mecanismos de controle e fiscalização para instituir uma nova modalidade de serviço de segurança privada, bem como

---

<sup>10</sup> Os onze projetos de leis são os seguintes: PL 4731/1998, PL 2370/2000, PL 3044/2000, PL 4385/2001, PL 4416/2001, PL 5088/2001, PL 6887/2002, PL 408/2003, PL 1613/2003 e PL 2384/2003.

<sup>11</sup> O Projeto de Lei nº 4416, de 2001, de autoria do deputado Silas Câmara, era o único que tratava também sobre o serviço prestado pelos motoboys (Brasil, 2001).

<sup>12</sup> As outras comissões foram a Comissão de Viação e Transportes e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

requisitos para o exercício profissional, a exemplo da forma de registro desses trabalhadores e cursos necessários à sua capacitação (Brasil, 2009b).

#### 1.4.2.2 Conteúdo da Lei 12.009/2009

O artigo 1º da Lei 12.009/09, que repete o preâmbulo, dispõe que

Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências (Brasil, 2009a)

Os requisitos para o exercício da profissão estão dispostos no artigo 2º, sendo estes: ter completado 21 anos; possuir habilitação por pelo menos 2 anos na categoria A; ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran<sup>13</sup>; e estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran<sup>14</sup> (Brasil, 2009).

Mais adiante, serão apresentadas as Resoluções do Contran de que tratam este artigo. Prosseguindo, além de apresentar os requisitos no corpo da lei, como o faz no artigo 2º, ela também altera dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, inserindo o “Capítulo XIII-A – Da condução de moto-frete”, que inclui o artigo 139-A no CTB. Esse artigo apresenta outros requisitos para o exercício da atividade, desta vez acrescentando modificações em relação à própria motocicleta, como a necessidade de o registro do veículo ser na categoria aluguel.

Os demais requisitos envolvem, substancialmente, uma preocupação com a saúde e segurança dos trabalhadores, pois há exigência quanto à instalação de protetor de motor mata-cachorro fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento; e a instalação de aparador de linha antena corta-pipas, a fim de proteger o condutor das linhas de pipa que são cortantes. Há ainda a exigência de inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança (Brasil, 2009).

Todos os equipamentos devem estar de acordo com a regulamentação do Contran, é o que dispõe o parágrafo primeiro do artigo 139-A do CTB. O parágrafo segundo deste mesmo artigo proíbe o transporte de certos produtos sob motocicleta, como combustíveis, produtos

---

<sup>13</sup> Resolução Contran nº 350/2010. O curso é atualmente regulamentado pela Resolução Contran nº 930/22.

<sup>14</sup> Artigo 6º, inciso IV da Resolução Contran nº 943/22.

inflamáveis ou tóxicos e galões, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de *side-car*, nos termos de regulamentação do Contran.

O artigo 139-B trata sobre a competência dos estados e municípios para legislar sobre a matéria, considerando que muitos haviam regulamentado a atividade de forma local. Assim, os entes podem apresentar outras exigências para o exercício da atividade além das previstas na lei federal: “O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições” (Brasil, 2009).

O artigo 5º da Lei 12.009/09 traz outra alteração ao Código de Trânsito Brasileiro, no qual foram inseridos no artigo 244 os incisos VIII e IX, que determinam as infrações:

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta ou ciclomotor: [...] VIII – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; IX – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas (Brasil, 2009).

O grau de infração para tais condutas é grave, com a penalidade de multa e apreensão do veículo para regularização. Essas foram as alterações no Código de Trânsito Brasileiro.

Já o artigo 6º entra na seara de responsabilidade das pessoas físicas ou jurídicas que empregam ou contratam condutor de motofrete, nestes termos:

Art. 6o A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas no art. 139-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2o desta Lei.

Deste modo, caso os motociclistas realizem a sua atividade em desacordo com a lei, a pessoa ou empresa que contratou o serviço ou empregou o condutor, responde solidariamente por eventuais danos causados por ele a terceiros.

Uma observação crítica a ser feita em relação a esse dispositivo é a expressão “firmar contrato de prestação continuada de serviço”, pois este trecho tem sido utilizado na Justiça do Trabalho para descaracterizar o vínculo empregatício do motoboy com a empresa contratante, sob a alegação de que há possibilidade de o motociclista prestar serviços de forma contínua à mesma empresa, mantendo o status de autônomo e presumindo-se a inexistência do vínculo:

MOTOBOY. PRESUNÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE VÍNCULO EMPREGATÍCIO. Presume-se a inexistência de vínculo de emprego na atividade de motoboy, tendo em vista a possibilidade de contratação autônoma desses serviços, inclusive de forma contínua, prevista no art. 6º da Lei 12.009/2009, que assim dispõe: "A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação

continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas no art. 139-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2º desta Lei. (g/n). Reforma-se (Brasil, TRT-15, 2020).

MOTOBOY. VÍNCULO DE EMPREGO. AUSÊNCIA DOS ELEMENTOS DEFINIDORES. INEXISTÊNCIA. A atividade de moto-frete tem a presunção de inexistência de vínculo de emprego, diante do texto da Lei nº 12.009/2009, mais especificamente seu art. 6º e pela redação do art. 1º da Lei nº 7290/84, além da apropriação analógica que se pode fazer da Lei nº 11.442/2007. Demonstrada nos autos a ausência dos elementos definidores da relação de emprego, insertos nos arts. 2º e 3º da CLT, não se reconhece o liame empregatício, prevalecendo a presunção legal de sua inexistência nos serviços de motoboy (Brasil, TRT-12, 2020).

Independente das situações concretas de cada caso, observa-se como o dispositivo tem sido utilizado para presumir a autonomia e a conseqüente inexistência do vínculo de emprego, como se houvesse uma condição específica a estes trabalhadores, de que ainda que trabalhem de forma contínua a uma empregadora, não lhes seriam devidos os seus direitos trabalhistas.

O artigo 7º, por sua vez, apresenta que constitui infração à Lei 12.009/2009: empregar ou manter contato de prestação continuada de serviço com condutor de motofrete inabilitado legalmente, bem como fornecer ou admitir o uso de motocicleta ou motoneta para o transporte remunerado de mercadorias, que esteja em desconformidade com as exigências legais.

O parágrafo único do artigo 7º determina que o empregador ou contratante responde pelas infrações previstas no *caput* do artigo 7º, sujeitando-se à sanção relativa à segurança do trabalho prevista no artigo 201<sup>15</sup> da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT. Portanto, há mais uma responsabilidade que recai sobre a contratante do serviço de motofrete, de modo que é preciso observar se o motociclista está atuando de acordo com as exigências legais.

Por fim, o artigo 8º da Lei nº 12.009/2009 determina o prazo de até 365 dias para que os condutores se adequem às exigências previstas, contado da regulamentação pelo Contran dos artigos 139-A do CTB e artigo 2º da Lei nº 12.009/09.

#### 1.4.3 Lei nº 12.436/2011

Outra legislação nacional também direcionada aos motociclistas profissionais é a Lei nº 12.436/11, que foi promulgada dois anos após a Lei nº 12.009/09, mas cujo projeto é anterior à sua promulgação.

---

<sup>15</sup> O artigo 201 da CLT diz respeito às penalidades das infrações ao disposto no Capítulo V, da Segurança e da Medicina do Trabalho, na qual as infrações “serão punidas com multa de 3 (três) a 30 (trinta) vezes o valor de referência previsto no artigo 2º, parágrafo único, da Lei nº 6.205, de 29 de abril de 1975, e as concernentes à segurança do trabalho com multa de 5 (cinco) a 50 (cinquenta) vezes o mesmo valor.”

Em 13 de março de 2007, foi apresentado o texto inicial do Projeto de Lei do Senado nº 98/2007, que contou com uma emenda da Comissão de Assuntos Sociais, ainda em 2007, e que após a devida tramitação na Câmara dos Deputados, sob o PL nº 3116/2008, resultou na Lei nº 12.346/11.

A justificativa apresentada para a proposição desta lei é voltada para as estatísticas que demonstram um aumento no número de acidentes de trânsito que envolvem motocicleta. Para tentar minimizar algumas condutas praticadas por empresas de motofrete e contratantes, a Lei nº 12.346/11 chega para vedar o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais (Brasil, 2011), e é voltada especificamente aos empregadores ou tomadores de serviços.

A lei é enxuta, com apenas dois artigos normativos. O artigo 1º dispõe que

Art. 1º É vedado às empresas e pessoas físicas empregadoras ou tomadoras de serviços prestados por motociclistas estabelecer práticas que estimulem o aumento de velocidade, tais como:

I - oferecer prêmios por cumprimento de metas por números de entregas ou prestação de serviço;

II - prometer dispensa de pagamento ao consumidor, no caso de fornecimento de produto ou prestação de serviço fora do prazo ofertado para a sua entrega ou realização;

III - estabelecer competição entre motociclistas, com o objetivo de elevar o número de entregas ou de prestação de serviço (Brasil, 2011).

Assim, práticas comuns em outros ramos, como oferta de prêmios por produtividade ou cumprimento de metas, bem como o estímulo à competição entre os trabalhadores, neste caso, com o fim de angariar mais entregas, é vedada aos motociclistas profissionais.

Essa legislação é de extrema importância para a categoria dos motoboys, pois não se trata de metas comparáveis às que ocorrem, por exemplo, no setor de telemarketing, em que pode haver prêmios a quem efetuar mais vendas. Longe de ser uma prática saudável em qualquer ramo, mas neste caso, trata-se de pessoas sob uma motocicleta, arriscando suas vidas ao acelerar um veículo perigoso por si – pela exposição do corpo e velocidade –, chegando a infringir normas de trânsito apenas para conseguir realizar mais entregas e assim, vencer uma competição ou ganhar um prêmio, seja ele qual for.

A questão central da legislação é proteger os motociclistas de práticas que incentivem um comportamento mais agressivo no trânsito para, assim, evitar acidentes. Vale lembrar, no entanto, nas palavras precisas de Grisci, Scalco e Janovik (2007, p. 448) que a categoria dos motoboys surge como “representante da antecipação temporal da satisfação do consumidor”.

Assim, essas condutas estimuladas pelas empresas são, também, resultado da pressão exercida pelos próprios clientes e consumidores, que exigem a prestação do serviço em um curto prazo. A pressão recai sobre esses trabalhadores, e pode ser fatal.

Gondim (2009, p. 49) trata sobre como os motoboys estão sempre correndo contra o tempo, e que a pressão para realizar tarefas com mais agilidade muitas vezes fica implícita, pois os próprios trabalhadores desejam realizar as tarefas com mais rapidez, pois quanto mais rápido forem, mais chances terão de receber novas entregas e uma remuneração maior. Assim, a autora aponta como o trabalho por produtividade, ou seja, por corrida, parece ser “um estímulo para o aumento do ritmo do *motoboy* no trânsito”, inclusive por conta de práticas como as que dispõe a Lei nº 12.346/11: “Há até mesmo locais de trabalho onde existe uma espécie de prêmio para o motofrete que realizar o maior número de entregas, ficando as infrações e os riscos delas decorrentes encobertos pelo objetivo de obter melhor recompensa financeira.” (Gondim, 2009, p. 49).

A prática de que trata o inciso II, de poder isentar o consumidor de pagamento quando o fornecimento do produto ou serviço ocorrer fora de prazo, está intimamente ligada a estas questões. Essa dispensa de pagamento do consumidor também recaía sobre o motociclista, de modo que, se ele prestasse o serviço fora do prazo, ficaria sem receber. Obviamente ninguém vai querer trabalhar de graça, então a saída é se desdobrar para fornecer o produto dentro do prazo estipulado. Isso é apontado em um relato de uma entregadora por Godoi (2012, p. 130):

O Habib's faz aquele negócio, se até tal hora não chegar, seu pedido é de graça. Só que sai de graça para você, porque é o motoqueiro quem paga. É descontado do pagamento dele. Não sai de graça. Sai de graça para você, mas a culpa do atraso é dele. Então ele vai pagar. É onde eles vão na contra-mão, sobem em calçada, passam em farol vermelho. É onde acabam acontecendo os acidentes (Godoi, 2012, p. 130).

Parecia ser essa uma prática comum em redes de *fast-food*, pois situação semelhante é relatada por Gondim (2009, p. 56), em que o prazo para a entrega era cronometrado a partir do registro do pedido do cliente, e em caso de atraso, os motoboys ou os próprios funcionários da cozinha assumiam o valor do pedido ou dividiam os valores entre eles, mas que segundo os motoboys, na maioria das vezes eram eles os responsáveis a arcar com os custos do atraso. Ou seja, a responsabilidade era suportada pelos trabalhadores e trabalhadoras, que realizavam as atividades sob constante pressão por receber punição financeira.

Para cumprir com o prazo estipulado, os motoboys afirmaram desrespeitar as normas de trânsito, os semáforos, a preferência nas ruas, e deixavam de usar alguns acessórios de

segurança, expondo-se a maiores riscos (Gondim, 2009, p. 56). Segundo a autora, que estudou a percepção desses trabalhadores, há uma demonstração de desconforto ao afirmarem cometer tais infrações, apontando para um conflito entre o ideal de trabalho que gostariam de realizar e ao que estão submetidos (Gondim, 2009, p. 57).

A justificativa do projeto de lei no Senado retrata a realidade evidenciada, bem como traz o enfoque para os riscos que essas pressões implicam:

Pressionados de um lado pelas exigências do empregador e do cliente e, de outro lado, pelo ganho com produtividade, os motociclistas, muitos dos quais jovens e inexperientes, lideram o *ranking* da imprevidência, com manobras ousadas e ultrapassagens perigosas, colocando em risco a própria vida e a dos demais (Brasil, 2007)

Por isso a relevância dessa lei, cuja aplicabilidade é preciso invocar também às novas formas de contratação do serviço de motoboys, como se vê ocorrer pelas plataformas digitais que serão melhor descritas posteriormente.

O texto inicial se encerrava aqui, mas foi acrescentado o artigo 2º, que impõe multa ao empregador ou tomador de serviço que infringir qualquer dispositivo da lei, em de R\$ 300,00 (trezentos reais) a R\$ 3.000,00 (três mil reais). O parágrafo único detalha que será aplicada a penalidade no grau máximo “I - se ficar apurado o emprego de artifício ou simulação para fraudar a aplicação dos dispositivos desta Lei; II e nos casos de reincidência.” (Brasil, 2011).

Deste modo, a imposição de multa faz com as proibições do artigo 1º sejam mais bem observadas.

#### 1.4.4 Resoluções do Contran

Este tópico será dedicado a apresentar as resoluções do Contran que tanto são citadas nos artigos da Lei 12.009/2009. O Contran, conselho criado pelo Decreto Lei nº 2.994/41, é o coordenador e órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), e possui suas competências definidas no artigo 12 do CTB, dentre elas a de estabelecer as normas regulamentares nele referidas e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.

As resoluções do Contran tratam dos variados temas que tem o trânsito como objeto, ou seja, regulamenta e estabelece normas e requisitos para a utilização das vias por veículos motorizados, não motorizados e pedestres. Existem resoluções do Contran que dispõem sobre os motociclistas em geral<sup>16</sup>, a exemplo da Resolução Contran nº 940/22, que trata sobre o uso

---

<sup>16</sup> Exemplos são as atualizadas Resoluções do Contran nos 914/22, 915/22, 940/22, 966/22 e 970/22.

do capacete; e há também resoluções específicas aos que exercem a atividade de motociclistas profissionais, as quais serão aqui descritas.<sup>17</sup>

A primeira a tratar especificamente sobre os motofretistas surge antes mesmo da Lei 12.009/09. É a Resolução Contran nº 219, de 11 de janeiro de 2007, que estabelece requisitos de segurança para o transporte remunerado de cargas por motocicleta e motoneta.

Essa resolução apresenta certas exigências que foram reproduzidas pela Lei 12.009/09, a exemplo de o registro da motocicleta ser na categoria aluguel, com a placa de identificação na cor vermelha.<sup>18</sup>

Também estabelece os limites máximos externos de largura, altura e comprimento que os equipamentos fechados (baú) e abertos (grelha) devem atender. Admite equipamentos como alforjes, bolsas ou caixas laterais, desde que sejam obedecidos os limites apresentados. Ainda, dispõe que o condutor deve utilizar colete com dispositivos retrorrefletivos, bem como devem conter faixas retrorrefletivas o equipamento tipo fechado (baú) e o capacete (que deve ser utilizado de acordo com a Resolução 203/2006). As exigências são melhor detalhadas nos anexos da resolução.

Assim, verifica-se que embora o Contran não tenha regulamentado vestimenta para o uso comum da motocicleta, há uma exigência aos motofretistas, a qual pretende identificá-los e protegê-los.

Essa resolução foi revogada pela Resolução Contran nº 356/10, que também incluiu os requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de pessoas, tendo em vista o advento da Lei 12.009/09.

Nota-se que foram incluídos nessa resolução dispositivos que se harmonizam com a legislação federal, ao prever, por exemplo, que para que seja feito o registro dos veículos na categoria aluguel, eles devem conter o dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo (mata-cachorro, na Lei 12.009/09), bem como o dispositivo aparador de linha (antena corta-pipa, na Lei 12.009/09), fixado no guidão do veículo, ambos de acordo com o Anexo IV da resolução.

---

<sup>17</sup> Os pontos julgados como mais relevantes pela pesquisadora serão apresentados, mas não se pretende esgotar todos os dispositivos das resoluções, pois elas estão disponíveis em sites abertos na internet. Algumas resoluções que foram revogadas não se encontram na íntegra no site oficial do Contran, mas seu conteúdo é de livre acesso, por exemplo, em sites como o *legisweb.com.br*.

<sup>18</sup> A Resolução Contran nº 45/1998 estabelece o Sistema de Placas de Identificação de Veículos. Essa Resolução, no item 5 do Anexo, determina que a cor do veículo de categoria aluguel será vermelha.

Ainda, ao prever a exigência de dispositivo de fixação permanente ou removível (alça traseira), estabelece que deve ser alterado o registro do veículo para a espécie passageiro ou carga, conforme o caso, sendo vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades. Esse dispositivo não foi bem recebido pela categoria, tendo em vista que muitos motoboys utilizam a moto tanto para passeio quanto para trabalho, e a impossibilidade dessa alternância em razão do registro fez com que muitos se desinteressassem pela devida regularização (Motoboys reclamam [...], 2013).

No entanto, a Resolução Contran nº 356/10 foi recentemente revogada pela Resolução Contran nº 943/22, que alterou esse dispositivo e considerou a possibilidade de o veículo ser utilizado tanto para o transporte de passageiros quanto o transporte de cargas, alternadamente, independente de como esteja registrado, “desde que, quando da prestação do serviço, esteja equipado com o dispositivo compatível com o tipo de transporte a ser realizado [...], sendo vedado o transporte simultâneo de passageiros e cargas.” (Contran, 2022).

Prosseguindo para a última norma, a Resolução Contran nº 350/2010 institui o curso especializado previsto e exigido na Lei 12.009/09 para exercer a atividade de motociclista profissional. Atualmente o curso é regulamentado pela Resolução Contran nº 930/22. O curso é ministrado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal (o Detran), ou por entidades, órgãos e instituições por ele autorizadas (Contran, 2022).

O curso é descrito da seguinte forma: possui 30 horas-aula, de 50 minutos cada, sendo 25 horas-aula teóricas e 5 horas-aula práticas. 20 horas-aula são referentes ao Módulo Básico, com conteúdo igual para todos os motociclistas profissionais. 5 horas-aula são referentes ao Módulo Específico, que será escolhido de acordo com a atividade a ser exercida (transporte de cargas ou de pessoas).

Por fim, o curso se encerra com 5 horas-aula de Prática de Pilotagem Profissional, com a possibilidade de reprovação caso o participante não tenha 100% de frequência e, no mínimo, 70% de acerto nas questões teóricas e 70% na avaliação prática. O participante poderá realizar nova avaliação no prazo máximo de 30 dias, a contar da data da reprovação (Contran, 2022).

Os requisitos para a matrícula no curso retomam os da Lei 12.009/09: é necessário ter completado 21 anos e possuir 2 anos de habilitação na categoria “A”, no mínimo. Ainda, são requisitos: “Não estar cumprindo pena de suspensão do direito de dirigir, cassação da Carteira

Nacional de Habilitação (CNH), decorrente de crime de trânsito, bem como estar impedido judicialmente de exercer seus direitos.” (Contran, 2010).

Finalmente, essas são as resoluções que, junto com a Lei 12.009/09, regulamentam a profissão de motoboy/motofretistas e mototaxistas. Assim, para que os motoboys se adequem às normas, é preciso participar e ser aprovado no curso de capacitação, usar colete com faixas refletivas, utilizar equipamentos de proteção como a antena corta-pipas e o protetor de pernas (mata-cachorro), e alterar o registro do seu veículo para a categoria aluguel, utilizando a placa na cor vermelha. Resta descobrir a efetividade dessas normas.

#### 1.4.5 Impactos da regulamentação da atividade

A regulamentação da atividade causou muita repercussão à época, e embora tenha sido incentivada pelos sindicatos da categoria, que já eram bastante atuantes, houve pouca adesão dos motoboys e críticas dos próprios sindicatos, principalmente em relação ao baixo número de vagas ofertadas para a realização dos cursos. Em 2013, dos 500 mil<sup>19</sup> profissionais – entre motoboys e mototaxistas – no estado de São Paulo, apenas 2% haviam feito o curso exigido por lei, segundo o Detran (Só [...], 2013).

As razões para a baixa adesão às novas regras, além das poucas vagas ofertadas para a realização dos cursos, são os custos com a compra dos equipamentos de segurança, bem como a burocracia e gastos para a regularização dos documentos.

O início da fiscalização pelos órgãos competentes foi adiado duas vezes, de modo que os itens de segurança passaram a ser obrigatórios e fiscalizados em 04 de agosto de 2012, e os cursos, apenas em 02 de fevereiro de 2013. Houve mobilização da categoria, organizada pelo Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas do Estado de São Paulo (SindimotoSP) no dia 1º de fevereiro, com o intuito de adiar novamente a fiscalização, tendo em vista a ausência de cursos em diversos municípios e o número de motoboys em situação irregular. Na capital, apenas 13 mil profissionais haviam realizado o curso, de um total de 300 mil (Santiago, 2013). No entanto, o Contran não acatou a reivindicação de adiamento.

---

<sup>19</sup> Informação do Detran-SP, segundo a reportagem.

Figura 1 – Protesto dos motoboys em 1º de fevereiro de 2013, visando o adiamento da fiscalização



Fonte: Santiago (2013). Foto: Fábio Tito.

A Associação Nacional dos Detrans reivindicou que se iniciasse apenas a fiscalização educativa, com o adiamento da fiscalização com multas em razão do alto custo dos cursos e dos equipamentos, bem como do número reduzido de instituições e de instrutores capacitados a oferecer o curso (Oliveira, 2013). O curso era e ainda é gratuito em algumas unidades, mas instituições credenciadas pelo Detran podem cobrar o valor que entender devido, que vai de R\$ 160,00 a R\$ 450,00, em média.

Assim, apesar de a legislação ser protetiva à categoria e visar, de fato, a capacitação e a regularização do serviço de motofrete, a sua aplicabilidade é falha por diversas razões, que vão desde a má-gestão administrativa, com as poucas ofertas de cursos gratuitos; ao próprio desinteresse dos motoboys em se regularizar, em razão dos custos dispendidos para tanto. O presidente do SindimotoSP, Gil, estimava os custos em R\$ 850,00 aos motofretistas, contando com o curso, as alterações na moto e a confecção de novos documentos (Motoboys reclamam [...], 2013).

Esse é um dos maiores motivos da baixa adesão dos motoboys à regularização, tendo em vista que esse valor representa mais que a metade do salário médio da categoria à época, de acordo com Gil (Motoboys reclamam [...], 2013). Outro motivo é a exigência que estava vigente até 2022, que proibia o transporte de passageiro caso o registro da motocicleta estivesse do tipo carga. Para além disso, muitos municípios não reconheceram a profissão de motofrete, logo, conforme o coordenador do Detran à época, se não houver regulamentação a

nível municipal, não adianta o motoboy se regularizar e adequar a sua moto (Motoboys reclamam [...], 2013).

Ocorre que o ano em que, em tese, iniciaria a fiscalização, 2013, é o mesmo ano em que surgem os aplicativos de entrega, o que fez com que toda a discussão perdesse força. Isso porque a Lei nº 12.009/09 responsabiliza as empresas de motofrete caso contratem motoboys em desacordo com as exigências legais. No entanto, os aplicativos surgem como novidade, e não se submetem às regras das legislações federais e municipais. Em novembro de 2013, Gil, presidente do SindimotoSP, publica uma notícia apontando as razões pelas quais é contra os aplicativos eletrônicos, dentre elas a clandestinidade, a concorrência desleal com empresas de motofrete e o não cumprimento da lei federal e municipal (Santos, 2013). O Jornal A Voz do Motoboy reitera a atuação clandestina dos aplicativos:

Figura 2 – Matéria do Jornal A Voz do Motoboy sobre os aplicativos eletrônicos

## Aplicativos eletrônicos para contratação de motoboys escondem muitos problemas

**Os Apps até o presente momento estão de forma clandestina e fazem regredir conquistas da Lei Federal 12.009 e Lei Municipal 14.491.**

Num primeiro momento, o motofretista pensa que está ganhando mais com as empresas que contratam diretamente, via App, o serviço de entrega. Na realidade, o profissional está sendo passado para trás porque não recebe os benefícios conquistados pela categoria como cesta-básica, VR, seguro de vida, plano odontológico e até o aluguel da moto, que hoje chega a quase R\$ 500,00, entre outros direitos.

As empresas – cooperativas que administram os apps, por sinal, ficam com a parte mais lucrativa, já que não pagam os direitos dos trabalhadores, impostos, taxas municipais etc, caracterizando-se como empresas ilegais,



já que exploram o serviço de entrega rápidas e não cumprem com obrigações que uma empresa legalizada tem que cumprir. Hoje, menos de 300 empresas de motofrete estão aptas para o serviço segundo o Departamento de Transportes Públicos (DTP), pois possuem, entre outros documentos, o Termo de Credenciamento, que autoriza o serviço.

A impossibilidade de prestar o serviço legalmente começa, também, quando as empresas de aplicativos passam a receber as corridas tornando-se fontes recebedoras e pagadoras. Segundo as leis vigentes, elas precisam pagar impostos como INSS, Contribuição Sobre o Lucro, IRPJ e outros. Quando não pagam, enquadram-se como falsas cooperativas de mão de

obra, tornando-se empresas clandestinas.

Isso passa a ser concorrência desleal com as empresas express em dia com as legislações existentes e que trabalham dentro da lei federal e municipal.

Outras dúvidas surgem quando essas empresas começam a atuar, pois não há definição administrativa para elas. Portanto, não é possível saber se atuam como sites eletrônicos, cooperativas de tecnologia ou empresas prestadoras de serviço. Outro fato que chama a atenção é a questão de segurança no trânsito, que vive uma verdadeira carnificina e epidemia de acidentes. Caso o trabalhador se acidente, quem será o responsável?

O Ministério das Cidades, da Previdência Social, do Trabalho e da Saúde desenvolvem ações e projetos para diminuir os acidentes entre os trabalhadores do setor e esses aplicativos estimulam a competição entre os trabalhadores desrespeitando a Lei Federal 12.436/11 (lei essa que veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais).

Fonte: Jornal A Voz do Motoboy, Edição 35, Novembro/Dezembro 2013, p. 8.

Por fim, o que se conclui sobre a regulamentação da atividade e as normas do Contran é que em razão da baixa oferta de cursos e dos custos para a regularização dos documentos e do veículo, muitos motoboys não têm condições de se regularizar, e a ausência de fiscalização faz com essas normas não sejam efetivas, pois não há “incentivo” para tanto, sendo visto como um gasto desnecessário para muitos motoboys. Ainda que a nova versão do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (MBFT) aprovada pela Resolução Contran nº 985/2022 preveja a aplicação de penalidades aos que descumprem o artigo 139-A do CTB e a Lei nº

12.009/09, com amparo legal no artigo 244, IX do CTB, essa fiscalização não ocorre de fato. O que acontece é uma alta fiscalização sobre outras questões que envolvem o veículo, a exemplo de estar com os pneus em condições irregulares.

A nível municipal, vale retratar uma Audiência Pública realizada em 2022 na Câmara Municipal de São Paulo, em que foi exposto que de 300 mil motofretistas nas ruas, apenas 5.480 estavam regularizados (Audiência [...], 2022). Em 2023, esse número foi para 4.357<sup>20</sup> (São Paulo, 2023). Os motoboys da cidade precisam se adequar à lei municipal que exige o Cadastro Municipal de Condutores (Condumoto), documento que comprova a regularização das pessoas motofretistas no município e que é requisito para atuar como tal. Verifica-se, com esses dados, que a legislação da cidade de São Paulo também está enfraquecida. Na Audiência Pública citada, o Tenente Coronel da Polícia Militar, Paulo Oliveira, afirma que a fiscalização não tem ocorrido justamente para não prejudicar a categoria, e que estão no aguardo de uma composição que regulamente a categoria também em relação aos aplicativos, para então, poder fiscalizar (Audiência [...], 2022, 2:35:40-2:36:40).

Ocorre que essa lógica não faz tanto sentido, tendo em vista que se houvesse a devida fiscalização, possivelmente os motoboys iriam buscar se regularizar, independentemente de estarem prestando serviços por aplicativos ou não, pois temeriam ser multados. A natureza da atividade não se altera, nem as razões pelas quais as normas foram elaboradas. O aplicativo em si é apenas uma ferramenta, que não deveria ter influenciado na fiscalização da atividade. Apesar dos impasses quanto à efetividade das normas que regulamentam a profissão, em 2014 a categoria foi contemplada com uma legislação federal protetiva, apresentada a seguir.

#### 1.4.6 Adicional de periculosidade para trabalhadores em motocicleta

É sabido que a atividade dos motoboys é de risco. A fim de reconhecer e “compensar” o perigo sobre a integridade física do motociclista, que corre risco de vida durante o exercício do trabalho, a Lei nº 12.997/2014 acrescentou o parágrafo (§) 4º ao artigo 193 da CLT, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta.

O adicional de periculosidade tem fundamentação constitucional no artigo 7º, XXIII, que dispõe: “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à

---

<sup>20</sup> Esse número foi para 4.357 em março de 2023, segundo a Secretaria Especial de Comunicação da Prefeitura da Cidade de São Paulo. A Prefeitura estima ao menos 50 mil motofretistas atuando na cidade sem ter recebido treinamento ou qualificação, número muito abaixo das outras estimativas até antes das plataformas digitais (São Paulo, 2023).

melhoria de sua condição social: [...] adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei” (Brasil, 1988).

O *caput* do artigo 193 da CLT<sup>21</sup> determina que essas atividades serão regulamentadas pelo MTE, de modo que se teria, em regra, uma norma de eficácia limitada. Para tanto, foi publicada a Portaria MTE n.º 1.565/2014, que criou o Anexo 5 da Norma Regulamentadora n.º 16 (NR 16), regulamentando as atividades perigosas em motocicleta, considerando também a motoneta.

No caso dos trabalhadores sobre motocicleta, o Anexo 5 da NR 16, no item 1, dispõe que “As atividades laborais com utilização de motocicleta ou motoneta no deslocamento de trabalhador em vias públicas são consideradas perigosas” (Brasil, 2014). No item 2, trata das atividades que não são consideradas perigosas, como a utilização da motocicleta ou motoneta exclusivamente no percurso da residência para o local de trabalho; em locais privados (como exemplo, dentro do complexo de uma empresa); as atividades em veículos que não necessitem de emplacamento ou carteira de habilitação; e as atividades com uso da motocicleta de forma eventual, fortuito ou que se dê por tempo extremamente reduzido.

Assim, no momento de o juízo tomar uma decisão, ou dos profissionais em segurança do trabalho elaborarem um laudo técnico, tomariam como base o disposto no Anexo 5 da NR 16 para enquadrar ou não o profissional ao recebimento do adicional de periculosidade. No entanto, a atividade dos motoboys aqui retratada é diferente das demais situações de agentes insalubres e perigosos previstas legalmente, de que se faz necessária a prova pericial. Neste caso, não há dúvidas, pois se trata de atividade cuja principal característica é o uso constante da motocicleta em vias públicas. Neste sentido, Pereira (2022, p. 187) dispõe que “o simples uso da motocicleta (matéria fática) já traria contornos firmes de efetivação do direito”, sendo prescindível a prova técnica prevista no artigo 195 CLT.

Nesse sentido, a jurisprudência do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2) e do Tribunal Superior do Trabalho (TST):

PERICULOSIDADE. MOTOCICLETA. DESNECESSIDADE DE PERÍCIA. Tratando-se de trabalhador que labora em motocicleta por vias públicas, não há necessidade de perícia para constatação da condição de periculosidade, porquanto o labor em motocicleta não depende de prova técnica, uma vez que a caracterização da periculosidade é presumida em lei e decorre da função exercida por si (Brasil, TRT-2, 2019)

---

<sup>21</sup> O artigo 193, *caput*, da CLT dispõe que: “São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a: [...]”.

AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA. LEI Nº 13.467/2017. RECLAMADA. CERCEAMENTO DO DIREITO DE DEFESA. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE, USO DE MOTOCICLETA. NULIDADE PELA NÃO REALIZAÇÃO DE PERÍCIA TÉCNICA. 1 - A decisão monocrática reconheceu a transcendência e negou provimento ao agravo de instrumento. 2 - A reclamada requer a nulidade do julgado do TRT que reconheceu o direito do reclamante ao adicional de periculosidade pelo uso de motocicleta, sob o fundamento de que era necessária a realização de perícia técnica para caracterização da periculosidade, o que não ocorreu no caso dos autos. 3 - No caso, o TRT manteve a sentença que condenou a reclamada ao pagamento de adicional de periculosidade ao reclamante pelo uso de motocicleta por considerar que "A prova oral revelou que a utilização da motocicleta pelo obreiro não ocorria de forma ' eventual, assim considerado o fortuito' , nem de modo ' habitual, ... por tempo extremamente reduzido" . Quanto a não realização de perícia para a caracterização da periculosidade, consignou o TRT que "O caso dos autos não envolve a análise do local de trabalho do Autor, verificação de produtos manipulados pelo obreiro, de EPT's disponibilizados, etc. A normatização pertinente assegura o direito ao adicional de periculosidade àqueles que utilizam motocicleta para a execução das suas atividades laborais, devendo-se verificar, de acordo com as alegações e provas produzidas, o efetivo uso habitual do veículo pelo obreiro na forma disciplinada pela Lei. Assim, ' a utilização de motocicleta para o desempenho do trabalho em vias públicas (e sem que reste configurada alguma das exceções do item 2 do anexo 5 da NR nº 16 do MTE) é fato objetivo, que prescinde de perícia para aferição" . 4 - Não se ignora a disposição do art. 195, §2º, da CLT de que "Arguida em juízo insalubridade ou periculosidade, seja por empregado, seja por Sindicato em favor de grupo de associado, o juiz designará perito habilitado na forma deste artigo, e, onde não houver, requisitará perícia ao órgão competente do Ministério do Trabalho" . Contudo, é de se observar que o art. 193, § 4º, da CLT estabelece como "perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta" . 5 - Nesse contexto, conforme registrado pelo TRT, no caso concreto, a condição da periculosidade se dá por imposição legal e de forma objetiva, caracterizando-se pelo mero uso de motocicleta na atividade laboral. Logo, uma vez comprovado o uso de motocicleta nas atividades desenvolvidas pelo empregado, faz ele jus ao adicional de periculosidade, sendo desnecessária a realização de perícia técnica para tal. Há julgados. 6 - Logo, não há como se reconhecer a nulidade do julgado, nos moldes pretendidos pela parte, tampouco cerceamento do direito de defesa. 7 - Agravo a que se nega provimento (Brasil, TST, 2023).

Importante considerar que o ambiente de trabalho do trabalhador em motocicleta pode ser considerado de difícil precaução pelo empregador, ao conceber o ambiente sendo as vias públicas, estando fora do controle de todas as partes da relação empregatícia.

A fim de minimizar os riscos incontroláveis, deve o empregador ou contratante exigir o uso dos equipamentos de segurança previstos legalmente, tanto no veículo quanto no corpo do condutor. E na visão desta pesquisadora, deveria ir além, exigindo o uso de botas e luvas, que não são requisitos legais, mas que trazem maior proteção em caso de eventual acidente.

Para além de tais responsabilidades, com o advento da Lei nº 12.997/2014, deve o empregador pagar o referido adicional de periculosidade, que corresponde a um acréscimo de 30% no salário base do motociclista. O adicional é devido justamente em razão da atividade ser, por natureza, perigosa, visto que um acidente pode não apenas causar sequelas, mas ser fatal à vida dos motociclistas.

#### 1.4.6.1 Nulidade da Portaria MTE n.º 1.565/2014

Ocorre que há uma discussão jurídica em torno da Portaria MTE n.º 1.565/2014, que criou o Anexo 5 da NR 16 e regulamentou, portanto, o adicional de periculosidade. Entidades do setor empresarial ajuizaram ações objetivando a nulidade dessa portaria, sob o argumento de que houve desrespeito ao devido processo legal administrativo, não tendo sido observados os ditames da Portaria MTE n.º 1.127/2003, que estabelece procedimentos para a elaboração de normas regulamentares relacionadas à saúde, segurança e condições gerais de trabalho.

O primeiro processo foi o de nº 0078075-82.2014.4.01.3400, que tramitou na 20ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1). Em 12 de novembro de 2014, menos de um mês após a publicação da portaria, foi deferido o pedido de tutela antecipada para suspender a sua eficácia. A decisão resultou na Portaria MTE nº 1930/2014, que atendeu ao comando judicial. Outro processo com o mesmo tema e sob o mesmo juízo, nº 0089404-91.2014.4.01.340, teve o pedido de tutela deferido em 12 de dezembro de 2014, no mesmo sentido da anterior.

Os efeitos da portaria já estavam suspensos, mas o MTE publicou, em janeiro de 2015, nova portaria (Portaria MTE nº 5/2015) restringindo a suspensão dos efeitos da Portaria MTE nº 1.565/2014 apenas para os associados das entidades que tiveram a tutela deferida.<sup>22</sup> Esse ato resultou no ajuizamento de mais demandas judiciais, com entidades patronais objetivando a nulidade também à sua categoria.

Em 17 de junho de 2016, o juízo da 20ª Vara do TRF-1 proferiu a primeira sentença e confirmou a tutela do processo nº 0089404-91.2014.4.01.340, anulando a Portaria MTE n.º 1.565/2014 e determinando à União, por meio do MTE, o reinício do procedimento para a regulamentação do Anexo 5 da NR 16, respeitando as disposições previstas na Portaria MTE n.º 1.127/2003.

Ainda não há acórdãos proferidos nesses dois processos, mas outros processos sobre a mesma temática já possuem acórdãos transitados em julgado<sup>23</sup>, que declararam a nulidade da Portaria MTE n.º 1.565/2014 e determinaram o reinício do processo de regulamentação, da mesma forma como a sentença de 2016 o fez. O MTE publicou uma observação a respeito da

---

<sup>22</sup> A suspensão foi apenas aos associados da Associação Brasileira das Indústrias de Refrigerantes e de Bebidas não Alcoólicas – ABIR e aos confederados da Confederação Nacional das Revendas AMBEV e das Empresas de Logística da Distribuição – CONFENAR.

<sup>23</sup> Processos nº 0031822-02.2015.4.01.3400 e 0018311-63.2017.4.01.3400, ambos da 5ª Turma do TRF-1.

nulidade da portaria, mas até os dias atuais não houve movimentação para retomar o processo de regulamentação, o que causa insegurança jurídica e prejudica os trabalhadores.

Há entendimentos divergentes nos tribunais trabalhistas sobre a concessão ou não do adicional de periculosidade em razão da declaração de nulidade da portaria, principalmente pelo entendimento sobre a necessidade de regulamentação aprovada pelo MTE, como prevê o *caput* do artigo 193 da CLT.

A fim de que o leitor entenda um pouco mais desse imbróglio jurídico, será explicado brevemente os motivos que levaram à declaração de nulidade da portaria que criou o Anexo 5 da NR 16. A Portaria MTE nº 1.127/2003 prevê, em seu artigo 1º, que

A metodologia de regulamentação na área de segurança e saúde no trabalho e em questões relacionadas às condições gerais de trabalho terá como princípio básico a adoção do Sistema Tripartite Paritário - Governo, Trabalhadores e Empregadores - e será estabelecida observando-se as seguintes etapas: [...] (Brasil, 2003).

Dispõe, em seus incisos, sobre as etapas a serem observadas, dentre elas a instalação do Grupo de Trabalho Tripartite (GTT). Neste caso, a Quinta Turma do TRF-1, responsável pela declaração da nulidade, entendeu que a aprovação do Anexo 5 da NR 16 ocorreu sem a devida observância ao regular processo legal e à participação efetiva dos interessados.

Embora instalado, as decisões apontam que o GTT deixou de observar os prazos e não considerou a necessidade de serem realizadas audiências públicas, debates ou outros eventos. Foi registrado, ainda, que em poucos dias a partir da primeira reunião, chegou-se à proposta final da regulamentação, sendo que o artigo 7º da Portaria MTE nº 1.127/2003 prevê o prazo de 120 dias, prorrogáveis por mais 60 dias, para concluir as negociações e apresentar a proposta de regulamentação à Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP).

Assim, entendeu-se que a portaria foi aprovada sem observar tais critérios, e com uma tramitação muito mais rápida que o previsto, ao ponto de indagar “se, de fato, houve debate ou a simples chancela àquilo que já fora apresentado”, conforme desembargador que julgou agravo de instrumento interposto pela União, cujo argumento supra foi replicado nos acórdãos (Brasil, 2020). Por esse entendimento, portanto, determinou-se o reinício do procedimento de regulamentação, com observância às regras previstas na Portaria MTE nº 1.127/2003.

Ocorre que mesmo com a primeira sentença sobre o tema proferida em 2016 e com acórdãos transitados em julgado, ainda não foi iniciado um novo processo de regulamentação das atividades perigosas em motocicleta a substituir o atual Anexo 5 da NR 16.

Se a nulidade da Portaria MTE n.º 1.565/2014 faz com que ela “deixe de existir” no mundo jurídico, dúvidas que pairam sobre os que analisam o assunto são: a nulidade é *ex tunc* ou *ex nunc*? A partir de que momento não se pode mais considerar o Anexo 5 da NR 16 para conceder o adicional de periculosidade? Essa decisão é *erga omnes* ou *inter partes*? Como ficam as decisões anteriores à declaração de nulidade? Os empregadores estão autorizados a parar de pagar o adicional? É possível haver a concessão do adicional de periculosidade sem a regulamentação aprovada pelo MTE, baseando-se apenas no §4º do artigo 193 da CLT?

Não será possível responder a todas esses questionamentos, principalmente porque não há consenso nos tribunais, o que gera ainda mais dúvidas. Em breve análise da jurisprudência, verifica-se que a divergência nos tribunais se dá em posições que: não concedem o adicional de periculosidade por entender que, declarada nula portaria, teria desaparecido o fundamento jurídico para determinar o pagamento do adicional; ou entendem que a nulidade é apenas *inter partes*, ou seja, que se beneficiam das decisões apenas as partes integrantes do processo e seus associados; ou entendem que o adicional é devido, exceto no período da primeira portaria de suspensão até a Portaria MTE n.º 5/2015, com exceção também daqueles que se beneficiaram com a nulidade; ou, por fim, continuam condenando ao pagamento do adicional por entender que o §4º do artigo 193 da CLT é autoaplicável e que determina como perigosa a atividade sem a necessidade de regulamentação pelo MTE, principalmente por não ter sido inserido no rol de atividades do *caput* do artigo 193 da mesma forma que os incisos daquele dispositivo, os quais estão expressamente atrelados à regulamentação.

Entende-se, neste caso, que a última posição – embora não seja majoritária no tribunal superior – é a que melhor se adequa ao que foi pretendido pela Lei n.º 12.997/2014. Ademais, não poderia uma falha do MTE simplesmente fazer com que não valha uma legislação federal, que passou por 11 anos no trâmite legislativo e que contou com a reivindicação dos motoboys por anos para a sua aprovação. O TRT-8 aprovou uma tese jurídica que vai nesse sentido:

INCIDENTE DE RESOLUÇÃO DE DEMANDAS REPETITIVAS - IRDR. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. ATIVIDADES EM MOTOCICLETA. ARTIGO 193, §4º DA CLT. NORMA AUTOAPLICÁVEL, QUE INDEPENDE DE REGULAMENTAÇÃO. TESE JURÍDICA APROVADA. O adicional de periculosidade previsto no artigo 193, § 4º da CLT, aos trabalhadores que exercem suas atividades em motocicleta, possui aplicação imediata e não está condicionado à edição de qualquer regulamentação para que produza seus efeitos. A regulação pelo MTE evidencia efeitos meramente administrativos (NR-16, anexo 5), não prejudicando o direito trabalhista (adicional de periculosidade) criado por lei. Tese jurídica aprovada pelo Egrégio Tribunal Pleno, nos termos do artigo 162, II, do

Regimento Interno do Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região (Brasil, TRT-8, 2023).

O TST, no entanto, segue com entendimentos divergentes, com julgamentos que nem sequer dispõem sobre a nulidade e concedem o adicional, outros que reiteram o entendimento sobre a necessidade de nova regulamentação para tal. Assim, sob uma nuvem de insegurança jurídica seguem os trabalhadores em motocicleta.

A única forma de resolver tal imbróglia jurídica é a retomada da discussão pelo MTE, que parece ter se esquecido da necessidade de reiniciar a regulamentação do Anexo 5 da NR 16 para que haja, no mínimo, uma compensação financeira pelos riscos a que os trabalhadores em motocicleta estão submetidos todos os dias.

Nesse ponto ressalta-se a importância das normas coletivas, tendo em vista que desde o advento da Lei nº 12.997/2014, os sindicatos da categoria dos motociclistas profissionais conseguem estabelecer em convenções coletivas o pagamento do adicional de periculosidade aos trabalhadores, sem sofrer as consequências dessa lacuna administrativa.

Por fim, com o quanto exposto, a intenção da análise detalhada até aqui foi buscar entender se os motoboys eram ou não protegidos, e foi possível concluir que há normas que regulamentam a atividade dos motoboys e visam a sua proteção. No entanto, essas normas não são cumpridas, tendo como exemplo a Lei nº 12.009/09, cuja efetividade não foi alcançada levando-se em conta também a chegada (e o avanço) das plataformas digitais.

Tais requisitos e exigências estão intimamente ligados às questões envolvendo a saúde e segurança dos motociclistas, e a justificativa do projeto que resultou na Lei nº 12.009/09 deixa evidente essa preocupação por parte dos legisladores. Os dados dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas são alarmantes, e por isso, em uma visão puramente protetiva, não haveria como se pensar em abrir mão dessas exigências, as quais visam a maior segurança no trabalho desses trabalhadores e trabalhadoras. Contudo, ao olhar para a atualidade, restam mais dúvidas que respostas.

Em época de plataformas, o que se vê são motoboys em altas velocidades para entregar os pedidos dentro do prazo estipulado pelo algoritmo, e quando chegam, estão em suas motos comuns, sem nenhum tipo de proteção no veículo como prevê a lei e as normas do Contran, e a única proteção do corpo é o capacete. Não há colete e raramente há baú com faixas refletivas. Com essa nova realidade dos trabalhadores motociclistas, fica evidenciada a falta de efetividade da legislação federal, bem como a sensação de injustiça dos que se

regularizaram imaginando serem reconhecidos pela relevância da profissão na dinâmica das cidades, e assim, receber um tratamento mais justo no trânsito.

As revoluções tecnológicas sempre causaram mudanças significativas no mundo do trabalho. Não seria diferente estando diante da Quarta Revolução Industrial, ou Indústria 4.0, em que Klaus Schwab (2016) afirma se tratar de uma transformação de toda a humanidade, uma verdadeira revolução que altera não só o trabalho, mas o funcionamento da sociedade, as maneiras de se relacionar e de viver, sendo algo diferente de tudo que já foi experimentado.

## 2 ASCENSÃO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA NO BRASIL

Neste capítulo, serão apresentados o surgimento e a ascensão das empresas detentoras das plataformas digitais (em especial as de entrega), como é o seu funcionamento e como elas funcionam para os motoboys. Em razão da complexidade do tema, serão trazidas discussões sobre a uberização e a plataformização do trabalho, com conceitos e definições da academia.

### 2.1 Contexto socioeconômico

A reestruturação produtiva do capital se expande sob novos modos, intensificando as flexibilizações existentes no mundo do trabalho desde o processo de acumulação flexível. As plataformas digitais se popularizam no Brasil em um contexto de crise política e recessão econômica, de desemprego estrutural e volta do crescimento da informalidade. Somado a isso, tem-se a constante “luta” dos que pertencem ao poderio econômico capitalista pelo maior desmonte da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) e leis de proteção aos trabalhadores e trabalhadoras já vista nos últimos anos.

A reforma trabalhista, que resultou na Lei 13.467/17, pode ser chamada de “deforma” em razão do evidente fracasso das promessas dos representantes do Governo e congressistas, de que seria necessário flexibilizar a legislação trabalhista para a geração de empregos, o que foi refutado por pesquisas como as de Krein, Oliveira e Filgueiras (2019). A reforma foi a ponta do iceberg de uma racionalidade neoliberal que defende a flexibilização e retirada de direitos trabalhistas a fim de implantar suas falsas percepções sobre crescimento econômico.

Esses discursos sempre surgirão na crise do capital, pois é preciso a sua reestruturação para a manutenção do sistema. O processo de reestruturação produtiva a partir do toyotismo e seu modelo de acumulação flexível se estende aos dias atuais, sob novos modelos, tendo em vista que o aprimoramento das tecnologias de informação e comunicação (TIC) e o seu uso para o controle e gerenciamento do trabalho ultrapassou o imaginado.

Mas o que permanece são os modelos flexíveis de trabalho, que foram reforçados com a reforma trabalhista de 2017 com base em novas modalidades de contratação precarizantes, a exemplo do contrato intermitente e do contrato por tempo parcial; do avanço da terceirização, inclusive com a legalização da terceirização nas atividades-fim; o avanço da subocupação; a criação do autônomo exclusivo, com incentivo ao trabalho por conta própria e implicitamente à pejotização; e o avanço da informalidade (Krein e Oliveira, 2019, p. 83).

Ainda que a flexibilização nas formas de contratação no mercado brasileiro seja uma característica estrutural (Krein e Oliveira, 2019, p. 84), o que se espera é que haja um esforço para que isso seja superado, a fim de que todas as trabalhadoras e trabalhadores estejam mais próximas de terem garantidos os seus direitos e abrangidas pela proteção social. No entanto, o que se observa é uma movimentação contrária, que não gera e não gerará efeitos positivos ao país. Com isso, enriquecem poucos e empobrecem muitos.

Um estudo do IBGE (2020) denominado “Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira” comparou os indicadores do período de 2012 a 2019 e destacou que o ano de 2014 foi recorde no nível da taxa de desocupação, que atingiu o menor índice da série histórica da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua, e o número de pessoas em ocupações informais também estava em constante queda. Entretanto, em razão do desaquecimento do mercado de trabalho brasileiro a partir de 2015, esses números voltam a subir, com a diminuição da taxa de ocupação formal e consequente aumento da informalidade. Chega-se ao ápice da taxa de desocupação em 2017, de 12,5%, quando 41,5% da população desocupada estava nessa situação há pelo menos um ano (IBGE, 2020).

Em 2019, 41,6% da população ocupada trabalhava sem carteira assinada ou por conta própria. É preciso considerar o recorte racial e de gênero nesse contexto, tendo em vista que as mulheres foram as mais atingidas pela crise do desemprego; e que a taxa de desocupação das pessoas pretas ou pardas foi maior do que a de pessoas brancas ao longo de toda a série. Ainda, observou-se a característica de segregação racial no mercado de trabalho, pois apesar de pessoas pretas ou pardas terem porcentagem maior dentre as ocupadas, a sua presença foi mais acentuada nas atividades de agropecuária, construção e serviços domésticos, atividades consideradas “braçais”, com rendimentos inferiores à média; bem como possuía participação maior nas ocupações informais (IBGE, 2020). Esse contexto é importante ser reforçado a fim de que não se caia no esquecimento as razões pelas quais as pessoas pretas e pardas ocupam certas posições. São elas: escravismo, colonialismo, imperialismo, racismo e a ausência de reparação histórica. A história evidencia as causas das desigualdades estruturais brasileiras, que se perpetuam com consequências visíveis, mascaradas com ações tímidas de reparação.

A consequência da recessão econômica que se agravou a partir de 2015 foi essencial para o sucesso das plataformas digitais que “intermediam” mão de obra, pois se tratava de

uma alternativa fácil e rentável às milhares de pessoas desempregadas e desalentadas, as quais já haviam até desistido de procurar trabalho. Houve um investimento forte dessas empresas-aplicativo (termo cunhado por Abílio, 2017) para que surgisse e se intensificasse o interesse pelo trabalho em plataformas digitais, com incentivos inclusive financeiros a quem indicasse outra pessoa também a se cadastrar, a exemplo da campanha “Indique e Ganhe”, anunciada por empresas como Loggi, Rappi e iFood.<sup>24</sup>

É importante considerar que a partir de 2010 houve um avanço tecnológico brasileiro forte, e o primeiro aplicativo de transporte que surgiu no país foi de táxi, em 2011. A Easy Táxi começou a atuar no Rio de Janeiro com o propósito de solicitar táxi por dispositivo móvel, algo parecido com o que a Uber já havia fazendo desde 2010 na Califórnia, nos EUA, apesar de não considerar os taxistas, mas sim motoristas particulares com carros de luxo. A sequência dos fatos leva a um constante surgimento de plataformas digitais diversas relacionadas ao setor de transporte, as quais serão melhor descritas no tópico 2.4.

Uma investigação experimental recente da PNAD Contínua (IBGE, 2023), a primeira a tratar das pessoas trabalhadoras por plataformas digitais, mostra que a população ocupada no setor privado<sup>25</sup> no 4º trimestre de 2022 foi estimada em 87,2 milhões de pessoas, das quais 2,1 milhões realizavam trabalho por meio de plataformas digitais. Esse contingente considera: as pessoas que prestam serviços pelas plataformas, as que obtêm clientes pelas plataformas e também as que efetuam vendas por meio de plataformas de comércio eletrônico. Trata-se de diferentes tipos de plataformas, as quais serão melhor descritas em tópicos posteriores.

Em relação às pessoas que trabalham por meio de aplicativos de serviços, que é o foco desta pesquisa, estimou-se o número de 1 milhão e 490 mil pessoas, o que representa 1,7% da população ocupada no setor privado (IBGE, 2023). Do total, 39,5% trabalham por aplicativos de entrega de comida, produtos etc., totalizando 589 mil pessoas.

A seguir serão apresentados conceitos e algumas definições que dizem respeito a essa nova economia e a essas novas formas de trabalho.

---

<sup>24</sup> No, iFood, o entregador ou entregadora pode ganhar até R\$ 300,00 a cada pessoa que indicar para trabalhar. Para isso, a pessoa indicada precisa fazer 21 entregas em 10 dias (iFood, 2023d). Na Rappi, a pessoa indicada precisa fazer 5 corridas em 7 dias, para quem indicou ganhar R\$ 150,00. No entanto, reclamações sobre o não pagamento desses valores, erros na contabilização das corridas no aplicativo e ausência de suporte da Rappi são recorrentes (Rappi, 2023). Na Loggi, o entregador precisa ser MEI e precisa indicar outro MEI para receber R\$ 200,00. A condição é que a pessoa indicada faça 2 rotas no período de 30 dias, e depois da habilitação dela, o indicador terá que também realizar 1 rota no período de 30 dias para receber o valor (Loggi, 2023).

<sup>25</sup> Esse número abrange as seguintes categorias: empregado no setor privado, trabalhador doméstico, por conta própria, empregador e trabalhador familiar auxiliar (IBGE, 2023).

## 2.2 Trabalho plataformizado

As discussões que envolvem as plataformas digitais e as novas formas de trabalho por elas desencadeadas são bastante complexas e perpassam os mais diversos ramos para além do direito. Para iniciar a discussão, pretende-se apresentar alguns dos termos que são bastante debatidos na academia, a fim de conceituar, a partir do referencial teórico desta pesquisadora, o que são as plataformas digitais, aplicativos, trabalho plataformizado, plataformização do trabalho, uberização, gerenciamento algorítmico e essa “nova economia” proveniente das inovações tecnológicas.

O termo plataforma, em si, é multifacetado (Grohmann, 2021), sendo muito anterior às plataformas digitais. As definições a serem apresentadas aqui já englobam o termo dentro da era digital, e são consideradas suficientes para a compreensão do leitor e da leitora, mas longe de se esgotar os muitos conceitos e definições existentes. Essa compreensão se estende também aos demais termos que serão apresentados neste tópico.

Os autores e a autora Poell, Nieborg e Van Dijck (2019, p. 3) apresentam a seguinte definição para plataformas: “infraestruturas digitais (re)programáveis que facilitam e moldam interações personalizadas entre usuários finais e complementadores, organizadas por meio de coleta sistemática, processamento algorítmico, monetização e circulação de dados”.<sup>26</sup>

O pesquisador Rodrigo Carelli (2021), por sua vez, dispõe que as plataformas digitais são infraestruturas eletrônicas “para processamento, coleta e mineração de dados para tomada de decisões necessárias para a realização de atividade empresarial nos mais diversos setores da economia” .

Verifica-se como a coleta de dados, a sua sistematização e automatização por meio de algoritmos, os quais não são neutros – pois produzidos a partir do trabalho humano –, estão na base da estrutura das plataformas (Grohmann, 2020, p. 109-110). Deste modo, pode-se dizer que as plataformas digitais são modelos de negócio que se valem da tecnologia – com a coleta de dados e organização algorítmica – para viabilizar a execução de seu empreendimento, de modo a aproximar as pessoas interessadas naquele serviço através de um software (que pode ou não ser um aplicativo).

---

<sup>26</sup> Tradução de Rafael Grohmann. Texto original: “[...] (re-)programmable digital infrastructures that facilitate and shape personalised interactions among end-users and complementors, organised through the systematic collection, algorithmic processing, monetisation, and circulation of data.”

Embora seja comum tratar os termos “plataformas” e “aplicativos” como sinônimos, as autoras Duarte e Guerra (2020, p. 44), Baptistella (2021, p. 22), Grohmann (2021) e Carelli (2021) esclarecem que não o são, de modo que a plataforma ultrapassa o conceito de aplicativo, o qual pode ser apenas a sua face mais visível, a “interface para acesso à infraestrutura” (Carelli, 2021), que junto com outros *softwares*, são “instrumentos para as diversas operacionalidades que essas empresas realizam” (Baptistella, 2021, p. 21).

Assim, quando se fala sobre trabalho plataformizado, o que se diz, neste caso, é que há uma pessoa trabalhadora que exerce sua atividade em uma plataforma digital, o que pode se dar por meio de um aplicativo instalado em um celular ou de outras interfaces.

No caso dos motoboys, que passaram a ser chamados de entregadores e entregadoras, é bastante utilizado o termo “de aplicativos” após a sua designação, justamente porque a sua forma de exercer o trabalho está intimamente ligada ao aplicativo, à interface da plataforma. O que essas pessoas trabalhadoras conhecem é o aplicativo, e é “ele” – com a coleta de dados, dataficação-financeirização (Grohmann, 2020) e organização por algoritmos – que dita o que elas têm que fazer, para onde ir e o quanto vão ganhar por tal atividade.

A plataformização do trabalho pode ser colocada, segundo Grohmann (2020), como a dependência que os trabalhadores e trabalhadoras “passam a ter das plataformas digitais em meio a mudanças que envolvem a intensificação da flexibilização de relações e contratos de trabalho e o imperativo de uma racionalidade empreendedora” (Grohmann, 2020, p. 112).

### 2.2.1 Uberização do trabalho

Apesar de Grohmann (2020) colocar a plataformização do trabalho como um conceito mais amplo que uberização do trabalho por não se ater à empresa Uber, Abílio (2017; 2020e) trata desse termo em uma perspectiva diferente. A pesquisadora, referência nacional no tema, define esse fenômeno como um “novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho” (Abílio, 2017).

Segundo a autora, a uberização entra diretamente no contexto da “viração”, que nada mais é do que a realidade de grande parte da população brasileira e do Sul Global: alternância constante entre vínculos formais e informais e alta rotatividade no mercado de trabalho com a combinação de bicos, programas sociais, atividades ilícitas e empregos (Abílio, 2017), algo

que a periferia brasileira já vive há muitos anos. Com a expansão do trabalho informal no hemisfério norte, o que se deu também a partir do trabalho plataformizado, a viração leva um novo nome: *gig economy* (Abílio, 2017), que será melhor explicado posteriormente.

Os motoboys são uma categoria que se insere nesse contexto da viração, de modo que as entrevistas de Godoi (2012) e as citadas por Abílio (2017) em seu artigo deixam isso ainda mais evidente:

Na infância, ajudava o avô em seu serviço de jardinagem, ocupação que teve após fechar a mercearia. Na adolescência, exerceu alguns serviços urbanos, como de estoquista em loja de calçados. Ao longo desse período em que ficou inserido de forma bastante instável no mercado de trabalho, conheceu uma família que já tinha uma tradição na imprensa escrita de Campinas. Como já tinha sua própria moto, no ano de 1996 começou a fazer o serviço de entrega do jornal Diário do Povo, percorrendo cerca de 50 km por madrugada de trabalho. Depois de trabalhar algumas temporadas com sua moto no Jornal, começou a exercer a profissão de vigilante patrimonial e escolta de carro forte. E, há mais ou menos dois anos, “*por necessidade*”, voltou a trabalhar como motofretista em uma empresa terceirizada de entrega (Godoi, 2012, p. 15).

Wanderlei começou a trabalhar muito cedo, pois com uns treze anos já ajudava o pai na atividade de camelô. A partir dos 17 anos, contrariando o desejo do pai de que seguisse a mesma profissão, mudou-se para Campinas para morar com o irmão mais velho que já vivia na cidade, para trabalhar como copeiro e ajudante de garçom (cumim) em uma churrascaria, na qual ficou por um ano. Após sair da empresa por conta de um desentendimento com os proprietários do restaurante, Wanderlei retornou para Bauru, onde deu início a uma segunda profissão, de segurança. Neste ramo ficou por cerca de cinco anos, até os 21 anos de idade, quando passou a trabalhar como vigilante bancário, durante dez anos. Depois de sair do banco ficou uns dois ou três anos desempregado, fazendo todos os tipos de serviços que encontrasse: “fazia bico de segurança, de qualquer outra coisa, de servente, o que aparecia para fazer eu estava fazendo”. Deste modo, por conta desta situação de instabilidade profissional, em 1995 decidiu migrar novamente para Campinas para trabalhar como segurança patrimonial (em supermercados, lojas), ocupação que exerceu até 2003, quando novamente enfrentou mais um período de desemprego. Apesar de desempregado, manteve-se em Campinas, fazendo um trabalho artístico de pintura de azulejo, o qual aprendeu e aprimorou sozinho. Por quase dois anos Wanderlei ficou nessa condição informal, trabalhando com a venda de suas pinturas, até que teve a oportunidade de ter sua primeira moto, embora já pilotasse há bastante tempo a moto de seu pai. Assim, depois de assumir as prestações do financiamento da motocicleta de uma pessoa conhecida, levou vários currículos em inúmeros lugares e em 2005 foi contratado pela empresa terceirizada de entregas rápidas na qual estava vinculado na ocasião da gravação do seu depoimento em 2009 (Godoi, 2012, p. 20).

Hoje motoboy-celetista e entregador de pizza, amanhã motofretista-MEI, ontem montador em fábrica de sapatos, manobrista, pizzaiolo, feirante, funileiro, funcionário de lava-rápido. Motogirl hoje, antes diarista, copeira, coordenadora de clínica para viciados em drogas. Motofretista, serralheiro, repositor de mercadorias; confeitiro e também ajudante de pedreiro. Proprietário de loja de bebidas, trabalhador na roça, funcionário do Banco do Brasil e hoje motofretista autônomo. Motoboy hoje, antes faxineiro, porteiro e cobrador de ônibus. Este é o movimento com que grande parte dos brasileiros tecem o mundo do trabalho.” (Abílio, 2017)

A uberização, portanto, é considerada a “subsunção real da viração” (Abílio, 2017). É o enquadramento perfeito do que sempre existiu no Sul Global (Abílio, 2020e), e que segundo a autora, não se limita ao trabalho plataformizado, mas transcende-o:

[...] é fruto de décadas de eliminação de direitos, da dispersão global e, ao mesmo tempo, centralizada de cadeias produtivas – aliadas à liberalização de fluxos financeiros e de investimento – e do desenvolvimento tecnológico, que fundamenta novas formas de organização e controle do processo de trabalho (Abílio, 2020e, p. 14).

Assim, nada mais é do que um dos resultados da acumulação flexível que se expande até hoje, sob novos modos. A plataformização do trabalho compõe a uberização, nesse mesmo sentido tratado por Grohmann (2021), como o “resultado e radicalização de processos históricos presentes na sociedade brasileira, como a apropriação do trabalho informal e a intensificação da flexibilização do trabalho” (Grohmann, 2021b). David Harvey (1992, p. 150-151) retratou exatamente um quadro que iria continuar e se expandir anos depois:

[...] o mais interessante na atual situação é a maneira como o capitalismo está se tornando cada vez mais organizado através da dispersão, da mobilidade geográfica e das respostas flexíveis nos mercados de trabalho, nos processos de trabalho e nos mercados de consumo, tudo isso acompanhado por pesadas doses de inovação tecnológica, de produto e institucional (Harvey, 1992, p. 150-151).

Isso porque a “organização da dispersão” (Abílio, 2017) é uma das características da uberização do trabalho, que foi possibilitada e intensificada com as inovações tecnológicas, numa nova forma de organização que “não significou perda de controle do capital ou qualquer tipo de democratização no processo de trabalho” (Abílio, 2017), mas proporcionou uma “intensificação do trabalho, extensão do tempo de trabalho e transferência de riscos e custos para os trabalhadores, em formas cada vez mais difíceis de mapear” (Abílio, 2017).

Para além disso, a uberização do trabalho é vista como uma tendência global capaz de reconfigurar muitas profissões (Abílio, 2020, p. 264), como tem acontecido de forma evidente com os motoboys. Entende-se, diferente de alguns autores e em consonância com Carelli (2021) que “plataformização do trabalho” seria um termo mais restrito – por se ater unicamente ao trabalho por plataformas digitais – do que “uberização” da forma como é desenhado por Abílio (2017, 2020e, 2021). Os motoboys na atualidade são reféns de um trabalho majoritariamente plataformizado, dentro de um contexto uberização do trabalho que é controlado e gerenciado pelas plataformas digitais.

### 2.2.2 Gerenciamento algorítmico

É nessa relação, portanto, que está presente o que é chamado de gestão algorítmica do trabalho ou de gerenciamento algorítmico (Abílio, 2020e; Grohmann, 2020; Möhlmann e Zalmansson, 2017), essencial para o funcionamento das plataformas digitais em que os motoboys estão inseridos. Os pesquisadores Möhlmann e Zalmansson (2017, p. 4-5) apresentam cinco características desse gerenciamento algorítmico: a primeira é o monitoramento constante do comportamento dos trabalhadores a partir do acesso aos dados (considerada pré-condição para uma gestão algorítmica eficaz), de modo que esse fluxo constante de informações possibilita o desenvolvimento dos algoritmos, para tomar decisões de gestão personalizadas a cada pessoa trabalhadora (Möhlmann e Zalmansson, 2017, p. 4). Na maioria dos casos, o rastreamento é realizado pelo dispositivo digital que conecta a pessoa trabalhadora à plataforma, como um aplicativo instalado em seu celular (Möhlmann e Zalmansson, 2017, p. 4).

Outra característica apresentada pelos autores é a constante avaliação de performance ou desempenho desses trabalhadores, sendo comum as avaliações de clientes (ou usuários), o que atribui um peso significativo à qualidade e à importância das avaliações inseridas naquele algoritmo (Möhlmann e Zalmansson, 2017, p. 4-5). Isso pode inclusive prejudicá-los, o que já leva à terceira característica, que é a implementação automática de decisões. Bastante comum nas plataformas de entrega quando se trata dos bloqueios indevidos, que podem ocorrer por erros do sistema ou até injustiças (a exemplo de uma avaliação mentirosa).

A implementação automática de decisões leva à quarta característica: a interação com um sistema ao invés de com humanos (Möhlmann e Zalmansson, 2017, p. 5). Assim, caso as pessoas trabalhadoras precisem de apoio ou desejem recorrer de uma decisão arbitrária do algoritmo, tudo é feito pela interface da plataforma, nas opções que estão ali disponíveis. Os canais de suporte são majoritariamente robotizados; há raramente números de telefone para ligação e inexistem locais físicos em que as pessoas trabalhadoras possam ir apresentar suas reivindicações, sendo disponibilizado no máximo um endereço de e-mail que certamente não será respondido imediatamente.

A quinta característica é a baixa transparência (Möhlmann e Zalmansson, 2017, p. 5), o que também é apontado por Abílio (2020c) como central para caracterizar o gerenciamento algorítmico, pois apesar de o algoritmo ser desenvolvido com base em um conjunto de regras

e instruções previamente postas, em razão da alta competitividade do mercado, dificilmente as “regras” desse algoritmo são divulgadas, além de serem frequentemente alteradas (Möhlmann e Zalmansson, 2017, p. 5). Os autores dizem que essa gestão algorítmica poderia proporcionar uma maior transparência nas relações, justamente por existir esse conjunto explícito de regras, mas que na prática, as empresas não são motivadas a divulgar os critérios e algumas são até mesmo incapazes de explicar os resultados provocados. Abílio (2020c) trata como despotismo algorítmico: no caso dos motoboys que trabalham por intermédio dos aplicativos de *delivery*, ficam disponíveis ao trabalho na plataforma sem saber quantas corridas vão tocar no dia, o quanto vão receber por elas, para onde vão e se vão receber o necessário para atingir as suas metas. Conforme a autora, o entregador está “submetido a regras onipresentes, mas ao mesmo tempo obscuras, cambiantes, não negociáveis [...] arcando com riscos e custos, sem ter mínimas garantias sobre tempo de trabalho ou remuneração” (Abílio, 2020c, p. 276).

Essas são as cinco características do gerenciamento algorítmico conforme Möhlmann e Zalmansson (2017), mas Grohmann (2020, p. 115) acrescenta outros aspectos, dentre eles: a gamificação do trabalho e a intensificação das sensações de autonomia e independência.

As estratégias de gamificação, resumidamente, tratam-se de outros modos de controle e gerenciamento do trabalho, que utilizam técnicas de “jogos” com o objetivo de o trabalhador trabalhar sempre mais. Um exemplo da empresa-aplicativo iFood é o Score, que nada mais é do que um *ranking* entre os entregadores. Fica com a pontuação mais alta quem se dedica à plataforma com mais assiduidade, pois a colocação do entregador no Score depende de uma série de quesitos, como o percentual de pedidos coletados, de pedidos entregues, a média das avaliações, pontualidade e comparecimento no horário agendado no aplicativo (algo que será discutido posteriormente) (iFood, 2023b).

A distribuição dos pedidos também depende da colocação no Score, o que faz com que os entregadores e entregadoras continuem trabalhando incessantemente da forma considerada positiva para o algoritmo, a fim de que suba o seu Score e assim possibilite o recebimento de mais corridas. Leme (2020) trata de técnicas de *Neuromarketing* utilizadas pelas plataformas digitais, principalmente em relação à empresa Uber. Diz que “ao mesmo tempo em que o potencial de controle da programação algorítmica é elevado, a percepção de que se está sendo controlado é muito sutil, o que gera dificuldade de o titular do direito reconhecer a lesão.” (Leme, 2020, p. 150). Assim, os trabalhadores muitas vezes não reconhecem essas estratégias

de gamificação, e também não há possibilidade de rejeitá-las ou lutar contra, pois estão inseridas nesse sistema de controle e gerenciamento incontroláveis pelo trabalhador ou trabalhadora.

Por fim, a intensificação das sensações de autonomia e independência está presente no trabalho por plataformas digitais e no gerenciamento algorítmico do trabalho em razão de não haver um “chefe” presente, físico, como diz Grohmann (2020, p. 115), o chefe é um sistema e não uma pessoa – o que conversa com a quarta característica de Möhlmann e Zalmansson, (2017, p. 5), pois nunca há interação com humanos, nem mesmo com um superior –, o que faz com que surja essa sensação de autonomia. Ainda que haja diversos mecanismos de controle, a pessoa trabalhadora tem dificuldade de compreender que não depende apenas dela; que não é um sistema meritocrático como fazem parecer ser; que o resultado bom ou ruim, muitas ou poucas entregas, tudo vai partir da distribuição algorítmica, o que depende de diversos fatores, ainda obscuros.

Como bem colocado por Fonseca (2020, p. 360):

a parcela aparente de autonomia concedida ao trabalhador na realização do serviço é sobrepujada pela estipulação de comandos preordenados pelo programador da plataforma, que faz com que o trabalhador apenas reaja, em tempo real, à emissão de tais comandos para que os objetivos pretendidos sejam alcançados. A ausência de ordens pessoais emitidas pelo empregador, aliada à tomada de decisão quanto a trabalhar ou não, causa a ilusão de que a autonomia se faz presente, quando, na realidade, ela foi soterrada pela programação existente e pelo dever do trabalhador de se manter mobilizado para reagir aos comandos. O mundo do trabalho, assim, depara-se com a subordinação cibernética (Fonseca, 2020, p. 360).

Desse modo, o trabalhador plataformizado vive sob a falsa ideia de autonomia, de que teria controle sobre o seu trabalho, quando na realidade está diante de uma nova face da subordinação. As plataformas digitais, desde o seu surgimento, introduziram o discurso de autonomia e independência. A empresa Uber é uma das mais conhecidas por essa estratégia, com frases em seu *website* como: “Dirija quando quiser”; “Ganhe dinheiro a qualquer hora, em qualquer lugar”; “Você decide o quanto quer dirigir e ganhar. Quanto mais você dirigir, mais poderá ganhar”; “Faça seu próprio horário”. “Dirija apenas quando for conveniente para você. Sem escritório ou chefe. Na Uber, você pode começar e parar de dirigir quando quiser, porque é você quem está no comando” (Uber, 2023).

Todas essas particularidades da gestão algorítmica do trabalho são essenciais para o funcionamento das plataformas conforme os seus próprios interesses. Essa gestão “invisível”, que ao olhar de perto possui diversos mecanismos de controle, faz com que o trabalhador seja

colocado como um autônomo, num completo desvirtuamento dessa figura. Esse discurso falso de liberdade, autonomia, independência e muita flexibilidade é atraente e o coloca como um “empreendedor de si mesmo”, num trabalho “sem chefe”.

O culto ao empreendedorismo é mais uma característica da racionalidade neoliberal, um incentivo à individualidade e à ausência de luta coletiva por mudanças estruturais. A ideia de que “só depende de você” segundo Filgueiras (2019, p. 47), é consequência do uso das TIC para a gestão do trabalho, pois forja uma aparente democratização dos meios de produção, de modo que basta o seu celular e um veículo como moto ou bicicleta (ou nem isso!) para uma produção “autônoma” de renda.

Desse modo, como apontam Sabino e Abílio (2019, p. 118-119):

[...] é preciso desconstruir criticamente a ideia de que trabalhadores uberizados estejam se tornando empreendedores. Não são detentores de capital, sua atividade não está associada à inovação. O que está em jogo são novas formas de controle e gerenciamento que operam sobre um trabalhador agora inteiramente desprotegido, reduzido à condição de autônomo, e que segue, entretanto, tendo seu trabalho subordinado e controlado (Sabino e Abílio, 2019, p. 118-119).

É imprescindível olhar para esse trecho e refletir sobre a possibilidade real de gestão e controle do trabalho que existe pelos motoboys/entregadores. O único “controle” que existe, na teoria, é a escolha da hora de trabalho, e isso nem é real para todas as plataformas. As de *delivery* podem ser assim, mas essa escolha é apenas na teoria, pois as possibilidades reais de receber uma corrida em horário X ou Y já não depende dessas pessoas trabalhadoras. No caso de outras plataformas de entrega como as de *e-commerce*, em algumas delas você tem horário para chegar; a única escolha que existe é aceitar ou não a rota que está disponível, sem poder negociar os valores em nenhuma hipótese.

Será mesmo que essas pessoas trabalhadoras se sentem empreendedoras? Será que elas se comparam a pessoas que empreenderam, de fato, e vivem do seu negócio? O que é vendido como empreendedorismo a elas? Não há nada contra o verdadeiro empreendedor, a inovação precisa ser celebrada quando revela a possibilidade de novos mercados. O problema é quando esse discurso é inserido no imaginário da classe trabalhadora sem que ela tenha possibilidades reais de empreender. O problema é quando se vende que empreender é não ter jornada fixa de trabalho. Pense: quem lhe vêm à mente quando pensa em uma pessoa empreendedora? Pode ser alguém que abriu um negócio, um projeto, que teve uma ideia e a colocou em prática. Com isso, essa pessoa rentabilizou o seu negócio e hoje vive, de certa maneira, confortável; consegue tirar férias e deixar o seu negócio rodando sem que tenha muitas preocupações, pois

há outras pessoas que podem tomar conta desse empreendimento enquanto ela descansa. Essa realidade é complemente oposta à vivida pelos motoboys plataformizados, que recebem apenas pela hora que trabalham, em que não existe evolução financeira possível a não ser trabalhar mais, em uma lógica que não se escolhe o próprio valor. O seu descanso é deixar de receber; é cair a pontuação e a distribuição de corridas ao retornar ao trabalho.

Assim, a gamificação do trabalho e a intensificação das sensações de autonomia e de independência (Grohmann, 2020, p. 115) são mais aspectos do gerenciamento algorítmico do trabalho, que unidos às características de Möhlmann e Zalmansson, (2017, p. 4-5), exprimem as formas de controle e gestão do trabalho on-line.

### 2.2.3 Nomes da “nova economia das plataformas”

*Gig*, palavra conhecida no mundo da música como um show, uma apresentação mais informal/improvisada, quando acompanhada de *economy*, tem outro significado. O termo *gig economy* é comumente traduzido para o português como a “economia dos bicos”, da qual fazem parte os trabalhadores e trabalhadoras *just-in-time* (De Stefano, 2016), que estão a todo momento disponíveis para o trabalho *on demand* (sob demanda). Segundo Abílio (2017), *gig economy* é um termo internacionalizado de viração: trabalhos instáveis e transitórios, sendo mais uma das inúmeras formas de trabalho por sobrevivência (Abílio, 2017).

*Gig economy*, ainda, para além de ser uma “a economia dos bicos” refletida a partir da viração, tem sido amplamente utilizada como uma “nova economia”, que denota a realidade dos trabalhadores plataformizados em geral, ao redor do mundo. Mas esse não é um termo consensual quando se fala dessa “nova economia das plataformas”. Na verdade, ao falar dessa nova economia, é impossível não entrar num universo de conceitos e nomenclaturas<sup>27</sup> que até hoje não há consenso sobre.

Steven Greenhouse (2016) aborda esse dilema em um artigo no The New York Times, apresentando os mais diversos nomes dados a esse fenômeno, com autores que concordam ou discordam dos termos apresentados. Conclui que o termo *sharing economy*, que em português

---

<sup>27</sup> Termos como *sharing economy*, *peer economy*, *collaborative economy*, *collaborative consumption*, *gig economy*, *disruptive economy*, *platform capitalism*, *access-to-excess economy*, *access economy*, *on-demand economy*, *virtual economy*, *uberization*, *platform economy* e *crowdbased capitalism*; em português: economia de compartilhamento, economia de pares, economia colaborativa, consumo colaborativo, economia de bico, economia disruptiva, capitalismo de plataforma, economia de acesso ao excesso, economia de acesso, economia sob demanda, economia virtual, uberização, economia de plataforma e capitalismo baseado na multidão (Kalil, 2019, p. 95).

significa “economia compartilhada” ou “economia de compartilhamento”, é o que mais tem sido utilizado pelas empresas como a Uber e outras do Vale do Silício, e que, portanto, deve ser o que prevalece na boca do povo.

Isso também é apontado por Arun Sundararajan (2018) em seu livro, ao afirmar que embora entenda que o termo *crowd-based capitalism* (capitalismo de multidão) descreva com maior exatidão esse assunto, utiliza “economia compartilhada” por maximizar o número de pessoas que podem entender ao que ele está se referindo, justamente por ser um termo bem mais utilizado.<sup>28</sup>

No entanto, ao observar com mais atenção, é possível ver que o trabalho intermediado por plataformas digitais está longe de se adequar ao conceito de “economia compartilhada”. Isso porque, como o próprio termo diz, a ideia central seria o compartilhamento, o que não se vê nesse trabalho, a não ser pelos custos e riscos do negócio.

Rachel Botsman (2015) define *sharing economy* como “uma economia baseada em compartilhar bens ou serviços subutilizados, gratuitamente ou mediante taxa, diretamente dos indivíduos”<sup>29</sup>. Já para Teodoro, Silva e Antonieta (2017, p. 8), a economia compartilhada se trata “[...] da instrumentalização de uma nova filosofia de consumo, segundo a qual, não é imprescindível possuir o bem para dele usufruir.” Dizem as autoras que a tecnologia pode vir para viabilizar esse intercâmbio no uso dos bens ou serviços, mas a intenção da empresa que detém a plataforma não pode ser de lucro, e sim apenas de intermediação (Teodoro, Silva e Antonieta, 2017, p. 8)

O exemplo mais evidente desse tipo de plataforma que atua no Brasil atualmente seria o aplicativo Blablacar, que literalmente intermedia pessoas que pretendem viajar de carro com outras que desejam pegar uma carona. O preço é dado pela pessoa que oferece a carona – embora tenha um valor mínimo e máximo que o próprio algoritmo delimita, de acordo com a quilometragem –, e o valor pago pelo caronista vai diretamente ao motorista, sem que haja um lucro da plataforma por essa intermediação.

Embora tenham autores que tratam da economia de compartilhamento como sinônimo do fenômeno de plataformização ou uberização do trabalho, esse não será o caso tratado aqui. A pessoa que oferece carona ou que compartilha algum equipamento não está exercendo uma atividade profissional remunerada a outra, está apenas unindo o útil ao agradável. A pessoa já

---

<sup>28</sup> O autor diz que o termo *sharing economy* foi cinco vezes mais citado nos principais jornais estadunidenses.

<sup>29</sup> Tradução livre.

iria viajar com ou sem o caronista, e quem compartilha algum objeto já o possui e, portanto, convém compartilhar (até por consciência ambiental, o que também está ligada ao conceito de economia compartilhada).

As empresas utilizam o termo de economia de compartilhamento pois se trata de algo positivo, que de fato intermedia ou conecta pessoas com o viés colaborativo. Mas quando se trata da necessidade de mão de obra para viabilizar o seu novo negócio e lhe render lucro, resta ausente a chamada colaboração. No caso das plataformas digitais de entrega, o que ocorreu foi a alteração de uma atividade que era organizada e gerida de determinada forma para um novo formato, totalmente informatizado e gerido por novas empresas, que se apoderaram dos serviços de entrega já existentes, se valendo de estratégias de *marketing* para atrair os motoboys e para fazer a “nova” atividade acontecer por ali.

As empresas detentoras de plataformas digitais de entrega, que utilizam motociclistas, motoristas ou ciclistas, dependem dessas pessoas trabalhadoras disponíveis para que a oferta de seu serviço seja viabilizada. Inúmeras plataformas não existiriam se não houvesse pessoas para realizar a entrega, fato que precisa ser explorado na discussão sobre a relação jurídica ente as plataformas e os motoboys.

#### 2.2.4 *Web-based e location-based platforms*

Importante considerar que ao falar em plataformas digitais, há dois tipos de relação de trabalho existentes: a das pessoas que são contratadas diretamente pelas empresas-plataforma, ou seja, que possuem todos os direitos trabalhistas garantidos e trabalham na sede da empresa, no conforto do ar-condicionado, ou até mesmo home office; e a das pessoas que trabalham na linha de frente das entregas, ou seja, entregadores e entregadoras, que se deslocam pelas ruas em suas motocicletas e bicicletas, carros, patinetes e até mesmo a pé, coletando e entregando os mais diversos pedidos.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) faz essa diferenciação, apontando os dois tipos de relações de trabalho pelas plataformas: o das pessoas trabalhadoras contratadas diretamente pelas plataformas, chamado de *internal employment* (emprego interno); e aquele em que o seu trabalho é mediado pelas plataformas, *external employment* (emprego externo), consideradas pelas plataformas como autônomos, “contratantes independentes”, justificando

essa abordagem com base na flexibilidade que estes últimos têm de escolher seus horários de trabalho (ILO, 2021, p. 90-92).

Dentre estes últimos, De Stefano (2016) os separa em dois tipos: *crowdwork* (trabalho de multidão) e *work on-demand via apps* (trabalho sob demanda via aplicativos). *Crowdwork*, como colocado pelo autor, diz respeito a atividades que consistem em completar uma série de tarefas pelas plataformas on-line (De Stefano, 2016, p. 1), as quais são oferecidas e concluídas também on-line (Abílio, 2020d, p. 17). Essas plataformas de *crowdwork* colocam em contato uma infinidade de organizações/empresas e pessoas pela internet, permitindo que se conectem clientes e trabalhadores globalmente (De Stefano, 2016, p. 1). Não há, portanto, delimitação territorial para esse tipo de trabalho. Por outro lado, o autor define *work on-demand* como uma forma de trabalho em que a execução de atividades tradicionais como transporte, limpeza e diversos outros tipos de serviços é canalizada por aplicativos gerenciados por empresas que estabelecem padrões mínimos de qualidade do serviço, na seleção e no gerenciamento da força de trabalho (De Stefano, 2016, p. 1).

Há diversas outras nomenclaturas que dizem respeito a essas atividades, muitas delas mais específicas, outras mais abrangentes. A OIT (2021) traz a distinção entre duas formas de trabalho, que se comunicam com a apresentada por De Stefano (2016). São elas: *online web-based platforms* e *location-based platforms*, que traduzidas são, respectivamente, plataformas on-line baseadas na web e plataformas baseadas na localização. As *web-based platforms* são aquelas em que o serviço é prestado on-line e de forma remota pelos trabalhadores, ao passo em que as *location-based platforms* são aquelas em que o serviço é prestado em um local físico específico por indivíduos, a exemplo dos entregadores (ILO, 2021, p. 31).

Já Grohmann e Qiu (2020, p. 2-3) classificam as plataformas de trabalho em três tipos, de modo a especificar um pouco mais essas diferenças. As primeiras seriam “plataformas que dependem de uma localização específica”, como as *location based-plataforms*, mas delimitam aos serviços de transporte, seja de pessoas ou de coisas, diferentemente das outras definições. As segundas seriam as “plataformas de microtrabalho, cujos trabalhadores treinam dados para inteligência artificial [...] e exercem atividades de moderação comercial de conteúdo para empresas de mídias sociais” (Grohmann e Qiu, 2020, p. 2). Os autores citam plataformas como a Amazon Mechanical e Appen, as quais estão dentro das *web based-plataforms*, e das quais os autores dizem que são as mais invisíveis, por refletirem um “trabalho fantasma”. As

terceiras, por sua vez, podem unir as duas categorias desenhadas pela OIT: são as plataformas de trabalho *freelance*, que “dão a ver uma generalização da plataformização das mais variadas atividades de trabalho” (Grohmann e Qiu, 2020, p. 3), pois viabiliza a solicitação e prestação de diversos serviços, que podem ser realizados tanto on-line, a exemplo de programadores e designers, quanto de forma local, como o de eletricitistas, faxineiras, entre muitos outros.

As plataformas de *freelance* intensificam o que sempre existiu, e o que muitas pessoas trabalhadoras dizem ser um verdadeiro complemento de renda. O que acontece, no entanto, é que muitas das pessoas *freelance* são: ou pessoas desempregadas, que literalmente vão de um bico a outro, de um “freela” a outro, como dizem, buscando o local que mais lhe agrada e que paga melhor, ou simplesmente o que está disponível (essas “escolhas” vão depender da classe social da pessoa trabalhadora); ou são pessoas que utilizam esses bicos realmente como forma de complemento de renda, ou seja, enquanto não estão em sua jornada de trabalho formal – portanto, estão no seu intervalo, que deveria ser para descanso – “fazem um freela”. Muitas pessoas dizem gostar de trabalhar dessa forma, mas o *freelance* escancara quatro problemas: a) a insuficiência do salário de um emprego formal, se for o caso; o que faz com que haja a b) substituição do descanso por outra forma de trabalho, fazendo com que o intervalo e o limite de jornada sejam totalmente ineficazes; c) o trabalho informalizado, pois os estabelecimentos se esquivam de contratar pessoas em regime de trabalho formal para pagar apenas “o dia” de trabalho; o que faz com que d) muitas pessoas não consigam trabalhos formais justamente por muitos locais trabalharem com esse regime *freelance*.

As plataformas digitais levam isso a um outro patamar: unem as tarefas presenciais e as virtuais, de modo que até profissões consideradas realmente autônomas passam a ser inseridas em plataformas. A consequência disso é o rebaixamento do valor da mão de obra, pois nessas plataformas, o cliente vai buscar o melhor preço. Assim, embora algumas plataformas digitais de *freelance* possibilitem colocar o seu preço, essa “escolha” é totalmente influenciada pelas possibilidades reais de contratação, e muitas delas possuem o valor imposto pelo contratante. Exemplos dessas plataformas são a Workana, GetNinjas, Fiverr, 99freelas e Upwork. Detalhe: para muitas delas há a cobrança de um valor mensal pelo uso da plataforma, bem como planos que o trabalhador precisa contratar caso queira que seu perfil tenha mais possibilidades de ser visualizado pelos possíveis contratantes.

Retomando às classificações, essas são apenas algumas das escolhidas para apresentar um panorama do trabalho plataformizado. De acordo com a OIT, embora sejam diferentes em razão da natureza da atividade executada, as *online web-based platforms* e as *location-based platforms* possuem pontos em comum, que incluem: mecanismos de fixação de preços e de remuneração; cobrança de comissões a trabalhadores e clientes; a conexão de trabalhadores e clientes; alocação e avaliação do trabalho por algoritmos; monitoramento do trabalho usando diferentes ferramentas digitais; uso de sistema de classificações e envolvimento com a força de trabalho pela concordância dos termos de serviço das plataformas (ILO, 2021, p. 77).

Em razão do recorte temático, aqui o trabalho plataformizado será utilizado para se referir às *location-based platforms*, que são as plataformas baseadas na localização, e ao *work on-demand via apps*, que são os trabalhos sob demanda, presentes nos serviços de entrega por aplicativos.

Como já dito, a plataformização do trabalho adentrou à profissão dos motofretistas e motoboys e precarizou ainda mais uma atividade de risco. Atualmente, o uso das plataformas digitais para exercer a atividade vem se tornando quase inevitável. Há diversas plataformas que oferecem o serviço de entrega e muitos estabelecimentos que se valem delas para realizar a entrega de seus produtos, o que vale tanto para os restaurantes (com o *delivery*) quanto para o comércio eletrônico (*e-commerce*). Além disso, existem as plataformas digitais de entregas rápidas de objetos pessoais, como documentos e itens em geral (*express*).

### **2.3 Plataformas digitais de entrega**

A transformação no setor de entregas teve início em 2013, logo após o surgimento das plataformas de táxi. Foi também em 2013 que a regulamentação da atividade passou a valer, e nesse contexto, algumas plataformas exigiam a regularização dos motoboys para o cadastro, a exemplo da plataforma Loggi. No entanto, essa regularização era apenas para o exercício da atividade, para o resguardo dos motoboys e da empresa perante os órgãos fiscalizadores, pois havia a necessidade de se exigir o motoboy regularizado para que não fosse responsabilizada também a contratante, nos termos do artigo 6º da Lei nº 12.009/09.

Lima (2015), em um artigo pioneiro que trata da relação de emprego entre plataformas de entrega e motoboys, cita diversas plataformas que surgiram entre 2013-2015, a exemplo da

Loggi, Vaimoto, Mymotoboy, Moblyboy, Motoday, Onboy, 99Motos<sup>30</sup>, Speedyboy, OiMoto, FindMotoboy, entre outras (Lima, 2015). Dentre as citadas, a Loggi é uma plataforma que cresceu exponencialmente e expandiu os seus serviços para todo o Brasil, focando mais recentemente nas entregas do *e-commerce*.

O ano de 2014 é relevante no contexto de ascensão das plataformas digitais, pois é o ano em que a Loggi passa a receber investimentos; é o ano da vinda da Uber ao país, bem como o ano em que ocorre o *boom* dos aplicativos de *delivery*, com a aquisição majoritária da empresa iFood pela Movile e a fusão das empresas iFood e RestaurateWeb, que lideravam o mercado de *marketplace* de refeições à época. Dessa forma, também houve um crescimento significativo do uso de aplicativos pela população brasileira, seja de transporte de passageiros ou de *delivery*.

Essa inovação tecnológica gerou uma dualidade: motoboys que antes recebiam valores baixos em empresas de entrega passaram a prestar serviços pelas plataformas e a ganhar o dobro de sua remuneração (Motoboys [...], 2015). No entanto, se antes eram formalizados, com as plataformas se tornam autônomos, sem direitos trabalhistas, e as empresas de entregas assistem ao começo de um fim. Com a ascensão das plataformas digitais de entrega, muitas empresas do ramo fecharam, pois a concorrência com os valores das plataformas era desleal, tornando o serviço inviável.

Em uma apresentação on-line, Ludmila Abílio retrata esse cenário de forma perfeita, de modo que se faz necessário o recorte exato de sua fala, visto que há poucos estudos que possuem essas informações detalhadas – de como era o vínculo de trabalho dos motoboys antes, como eram as empresas de entrega e como se deu essa transição –, trazendo uma comparação com a uberização do trabalho:

[...] você tem que pensar na uberização tanto como esse processo de uma multidão de trabalhadores informalizados como um processo de oligopolização ou monopolização. Então por exemplo, se a gente olhar o mercado de trabalho dos motoboys, né, como é que era no início dos anos 2000, nos anos 90? A partir dos anos 90, mais marcadamente, você tem um amplo processo de terceirização dos motoboys. Então surge em cada esquina, como um motoboy me falava, um motoboy que entrevistei em 2014 [...] “surgem as fura-zóio express”, que eram as empresas de diversos portes, empresas que tinham lá 10 motoboys, outras que tinham 20, 40, até empresas que tinham lá 200, 300 motoboys, todos os processos de licitação pra cartórios, hospitais, serviços públicos, né. Então você tinha uma gama enorme de empresas e você tinha esses trabalhadores, que eram então terceirizados, pela “delivery express”, “num-sei-o-que express”, tudo express, “fura-zóio express”, e que passam a prestar serviços a uma série de empresas, pra particulares, pra todo

---

<sup>30</sup> 99Motos não é a 99 que se conhece atualmente. Ela foi uma plataforma de entregas lançada em 2013 e que em 2014 foi adquirida pela Incube. A 99 atual possui o serviço de entregas “99Entrega Moto”, que iniciou em 2022.

tipo de serviço. E esses trabalhadores, eles estavam num processo de formalização – há poucos dados sobre isso, eles não eram na sua maioria formalizados, né –, e mesmo enquanto formalizados viviam em condições bastante precárias, né, então tinham carteira assinada etc., mas tinham formas de remuneração que se assemelhavam um pouco à remuneração por peça já. Tinha um piso lá, salarial garantido, né, e ganhavam por entregas, tinham diferentes tipos de contrato etc. O que que a uberização vai fazer? Você vai ter a entrada de empresas, que quando entram no mercado, aí inicialmente pensando mais na Loggi e no iFood, entram oferecendo uma remuneração pra esses trabalhadores acima do que eles ganhavam, inclusive como CLT, e que passam a rebaixar o valor das entregas para os clientes. E com isso você vai tendo a quebra dessas terceirizadas, pouquíssimas sobreviveram, né, só as de grande porte, muitas hoje a gente sabe, por exemplo pela categoria OL do iFood, que estão sendo subordinadas ao iFood, algumas empresas que se recompuseram passam a também a fazer parte dessas cadeias da uberização, né. E você tem hoje então 4, 5 empresas que passam a dominar, a monopolizar, oligopolizar todo esse setor de entregas. E aí você tem então uma organização na dispersão, né, em que sentido: Você tem lá 500 mil, 900 mil, a gente não sabe, né, quantos trabalhadores de fato trabalham como entregadores no Brasil, subordinados a 4, 5 empresas. Então a uberização ela trata disso. E esses trabalhadores passam a estar na condição de trabalhadores informais.” (De motoboy [...], 2021, 19:39-23:29)

Abílio tem estudado os motoboys desde antes da ascensão das plataformas, e a sua fala expõe o que se descobre buscando a realidade empírica a partir dos relatos desses trabalhadores. Assim, o que aconteceu, como já revelado no capítulo 1, é que a terceirização tomou conta da atividade dos motoboys, fazendo com que o valor da mão de obra desses trabalhadores caísse. Por isso, quando chegam os aplicativos, eles oferecem valores que obviamente são maiores aos que terceirizadas pagavam.

Muitos motoboys mantiveram contatos com clientes e conseguiram manter as entregas particulares, mas a tecnologia foi sendo cada vez mais atraente tanto aos clientes quanto para os motoboys. Essa era a ideia: atrair mão de obra para as plataformas. Pois de fato, os valores em algumas plataformas eram atrativos, e muitas pessoas entregadoras conseguiram trabalhar e se manter de uma forma bastante confortável. Mas com o passar dos anos, as plataformas se mostraram também um caminho de difícil saída.

Neste tópico serão apresentadas algumas das inúmeras plataformas digitais de entregas existentes, que possuem as suas diferenças em relação ao ramo da atividade e na distribuição do trabalho. Para fins didáticos, elas serão divididas em plataformas de *delivery*, de entregas de produtos do *e-commerce* e *express*. As plataformas de *delivery* serão consideradas aquelas que possuem um elemento para além das entregas: na verdade, o seu principal negócio é oferecer uma plataforma de compra e venda de produtos (*marketplace*) a serem entregues rapidamente ao consumidor final, como refeições, alimentos, remédios, mas também garantir que o produto chegará até esse consumidor. A palavra *delivery*, na língua inglesa, significa

apenas “entrega”, e tem sido comumente utilizada para se referir a entrega à domicílio no ramo da alimentação, razão pela qual será utilizada nesse sentido.

Já as plataformas de entregas de produtos do *e-commerce* serão consideradas aquelas que funcionam efetivamente como um serviço de logística e transporte, que realizam as entregas de produtos comprados on-line. As últimas serão as plataformas aqui denominadas *express*, que possibilitam a direta solicitação por um motoboy para entregar quaisquer objetos (desde que seja viável o seu transporte por motocicleta), a qual pode ser uma plataforma disponível a todos (público geral, pessoas físicas) ou apenas para estabelecimentos (restaurantes, farmácias, lojas em geral). Essa classificação em três categorias tem como foco a atividade preponderante da plataforma, mas durante a pesquisa descobriu-se que é comum plataformas prestarem dois ou mais tipos de serviços, havendo uma mescla entre elas. Assim, a classificação é apenas para fins didáticos; de compreensão dos diferentes tipos de plataformas digitais de entrega e o seu funcionamento.

Serão utilizadas como referências as plataformas que estão mais presentes nas cidades do Brasil, mas é importante ressaltar que cada plataforma possui o seu modo de operação. São incontáveis as plataformas digitais de entrega existentes e não se pretende esgotar o assunto sobre elas, apenas abordar alguns dos modos de operação dentro das categorias apresentadas a fim de se compreender melhor o trabalho dos motoboys na atualidade. Para a construção deste tópico, além da literatura disponível, foram utilizados vídeos da plataforma YouTube que contém a vivência, opiniões e relatos dos motoboys sobre o funcionamento das plataformas digitais de entrega; além dos sites oficiais das plataformas e matérias jornalísticas.

### 2.3.1 Plataformas de *delivery*

As plataformas de *delivery* são aquelas em que o cliente pode comprar algo diretamente pela plataforma, de um estabelecimento cadastrado, e receber o produto em casa. São exemplos mais conhecidos as plataformas iFood e Rappi, do ramo de *marketplace* (com foco maior em refeições), mas existem outras plataformas que atuam de forma regional e em cidades do interior em que as plataformas acima ainda não estão presentes. São exemplos destas o UaiRango, Delivery Much, Quero Delivery (QueroLog para os motoboys), AiqFome

(Robner), James, Tonolucro, entre outras.<sup>31</sup> Isso sem contar as plataformas que encerraram suas atividades no país, a exemplo da Glovo em 2019, da UberEats em 2022 e da 99Food em março de 2023.

Cada plataforma possui o seu modo de funcionar, e não seria muito produtivo tratar de todas elas de forma pormenorizada. A importância em apresentá-las é para demonstrar a diversidade de plataformas que possuem o mesmo objetivo, geralmente as mesmas formas de contratação e vínculo, mas com características diferentes como os valores das taxas, formas de pagamento, requisitos para cadastro etc. A empresa-aplicativo iFood é a maior plataforma de *delivery* do país, com mais entregadores cadastrados. Por isso, foi a plataforma escolhida para a análise a seguir.

#### 2.3.1.1 iFood para os estabelecimentos

Inicialmente, importante apontar que o iFood não se considera uma plataforma digital de entrega, mas sim apenas uma plataforma tecnológica de intermediação. Diferente de outras empresas-aplicativo que serão apresentadas posteriormente, o iFood de fato não é apenas uma plataforma de entrega. As empresas de *delivery* citadas funcionam como um *marketplace*, um cardápio eletrônico, no qual consumidores adquirem alimentos, bebidas e outros itens de um estabelecimento cadastrado nessa plataforma. Em alguns casos, os estabelecimentos habilitam a possibilidade de o consumidor pedir pela plataforma e ir retirar no local, mas essa não é a regra. O ponto chave das plataformas de *delivery* é que elas fornecem o serviço de entrega ao consumidor final, o que acontece também no iFood.

Esse serviço de entrega será utilizado apenas se escolhido pelo estabelecimento, o que implica diretamente na atividade dos motoboys. Para que fique claro como funciona o iFood para os estabelecimentos, será feita uma breve apresentação. O iFood possui duas opções de planos para os restaurantes: o iFood Básico e o iFood Entrega.

No plano Básico, a entrega é feita pelo estabelecimento, ou seja, a entrega não é feita por motoboys que estão conectados na plataforma, mas sim por aqueles contratados pela loja, os quais fazem entregas tanto dos pedidos realizados pelo iFood quanto por outra plataforma, por telefone etc. Logo, para estabelecimentos que possuem o plano Básico, os entregadores

---

<sup>31</sup> Outro exemplo seria a plataforma Cornershop, da Uber, que explora além da entrega. Nesse caso, o motoboy – ou também pode ser motorista –, denominado *shopper*, faz não só a entrega como toda a compra no supermercado pelo cliente.

disponíveis na plataforma não são essenciais ao seu negócio, pois seu plano não contempla o serviço de entregas. Nestes casos, não há o rastreamento do entregador ou da entregadora em tempo real, justamente por não estarem conectados respondendo à plataforma.

No entanto, há exceções. Ainda no plano Básico, é possível solicitar entregadores da plataforma, pelas opções: “Entrega+” e “Sob Demanda”, em que são fornecidos verdadeiros serviços de logística aos estabelecimentos. A Entrega+ funciona da seguinte maneira: você possui seus entregadores próprios, mas quer limitar os pedidos alocados a eles a um perímetro específico de 5 quilômetros. Se deseja fazer entregas para além desse perímetro, é possível solicitar um entregador do iFood. Para isso, será cobrado um valor estipulado pelo iFood, que dependerá da distância a ser percorrida (iFood mais [...], 2022). No serviço de entrega Sob Demanda, por sua vez, o restaurante pode solicitar um motoboy para qualquer perímetro e para pedidos recebidos também fora da plataforma do iFood, como por telefone ou por outras plataformas (iFood, 2023a). Até setembro de 2023 havia uma diferença entre o serviço de entrega Sob Demanda e o que antes era chamado de “Entrega Fácil”, o nome do serviço para pedidos fora da plataforma do iFood. Uma das divulgações desse Entrega Fácil era a opção de contratar “motoboy barato”, nesse sentido: “Contratar motoboy barato é facilitado quando se conhece a solução Entrega Fácil. Os custos operacionais não ficam na responsabilidade da sua loja, podendo otimizar os recursos para setores necessários” (iFood, 2022c).

Não suficiente, o iFood implementou a “Frota Dedicada”, que depois alterou o nome para “Frota Garantida”. A Frota Garantida trata-se da possibilidade de o estabelecimento ter motoboys disponíveis para ficar no local, esperando para entregar os pedidos que podem ter sido feitos tanto dentro quanto fora da plataforma. O estabelecimento precisa agendar o dia e horário, bem como escolher o número de entregadores que deseja, e passará pela aprovação do iFood (Frota [...], 2023). Além disso, o estabelecimento paga ao iFood R\$ 10,00 pela hora do entregador, que deve ser de no mínimo 4 horas nesse modelo, mais o valor de R\$ 6,00 por entrega até 5km, acrescidos de R\$ 1,00 por quilômetro excedente (atualizado até setembro de 2023). Esse valor é repassado do iFood ao entregador, ao final.

Assim, com todas essas possibilidades de serviços de entregas oferecidas pelo iFood, é evidente que são serviços essenciais para o seu negócio, sendo uma das vantagens fornecidas aos estabelecimentos. Toda a gestão necessária para alocar entregadores, mesmo no plano que – em regra –, não envolve entregas, não é secundária.

O iFood Entrega, por sua vez, é o plano completo do iFood, em que o estabelecimento contrata tanto o serviço da plataforma como cardápio digital quanto o de entrega. A diferença maior entre esses dois planos, certamente, é o valor da comissão e mensalidade:

Figura 3 – Planos do iFood para restaurantes

Como funciona o plano iFood Básico	Como funciona o plano iFood Entrega*
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Sua loja no app do iFood</li> <li>✓ Entrega feita pela sua loja</li> <li>✓ Gestor de Pedidos</li> <li>✓ Ferramentas de marketing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tudo do Plano Básico</li> <li>✓ Entrega com parceiros iFood</li> <li>✓ Rastreo de entrega em tempo real</li> <li>✓ Tecnologia para gestão de tempo de preparo e entrega</li> <li>✓ Atendimento iFood até a entrega</li> <li>✓ Seguro contra fraudes na entrega</li> </ul>
<p>12% Comissão sobre pedidos delivery</p>	<p>23% Comissão sobre pedidos delivery</p>
<p>3.2% Taxa para pedidos pagos via iFood</p>	<p>3.2% Taxa para pedidos pagos via iFood</p>
<p>R\$ 100,00/mês <b>1º mês grátis!</b> Mensalidade para faturamento acima de R\$ 1.800,00/mês</p>	<p>R\$ 130,00/mês <b>1º mês grátis!</b> Mensalidade para faturamento acima de R\$ 1.800,00/mês</p>

Fonte: *Website* do iFood para parceiros restaurantes<sup>32</sup>

Assim, é compreensível que muitos estabelecimentos aumentem o valor dos produtos na plataforma, tendo em vista a comissão de 12% ou de 23% sobre o valor dos pedidos, mais 3,5% de taxa sobre os pedidos realizados pagos pela plataforma. Madureira (2020) apresenta relatos em que é possível ver como a plataforma não só modificou a profissão dos motoboys, mas também tornou os restaurantes reféns. Tornou-se hábito ao consumidor olhar no aplicativo e decidir o que vai comer. Se seu estabelecimento não está ali, ele basicamente não existe; e se ele não aparece, é também como se não existisse.

Retornando ao tema, parece certo dizer que a plataforma do iFood não se trata apenas de uma plataforma de entregas, pois o seu modelo de negócio não se restringe a elas, muito pelo contrário. O consumidor, quando pensa em iFood, pensa em pedir algo para comer, em que a entrega se torna apenas uma consequência. O entregador, nessa relação, parece invisível ao consumidor. De uma forma ou de outra, seu pedido vai chegar. Como? Não é uma questão.

<sup>32</sup> Disponível em: <https://parceiros.ifood.com.br/restaurante/planos>. Acesso em: 25 nov. 2023.

Portanto, por mais que o motoboy pareça invisível, ele é essencial. Seja o contratado pela loja, seja o que está na plataforma, de uma forma ou de outra, a entrega precisa ser feita.

Exposto um pouco do funcionamento da maior plataforma de *delivery* do país junto aos estabelecimentos, há uma resposta: o iFood é uma plataforma tecnológica, sim, mas que também fornece o serviço de entrega e precisa de entregadores disponíveis para cumprir o que promete aos estabelecimentos. Assim, há uma gestão de logística na plataforma, muito bem idealizada por humanos e organizada por algoritmos, que controlam e organizam a atividade dos motoboys, o que será exposto a seguir.

### 2.3.1.2 iFood para entregadores

Desgranges (2020) faz uma análise muito interessante sobre o aplicativo “iFood para Entregadores”, dos Termos e Condições de Uso da plataforma e suas campanhas publicitárias. Como essas empresas alteram muito rapidamente as “regras do jogo” aos trabalhadores e as funcionalidades da plataforma, foram analisados novamente os Termos e Condições de Uso, atualizados, bem como foi realizada uma análise pormenorizada das funcionalidades através dos relatos dos motoboys nas mídias sociais e informações da própria empresa.

Interessante que o visual dos Termos e Condições de Uso do iFood de 2020 e de 2023 se alterou drasticamente, de forma que antes era um texto corrido e hoje é um documento todo colorido, com elementos gráficos e com alterações no conteúdo e na forma escrita das regras ali postas, observando-se uma tentativa de aproximação com os entregadores e entregadoras pela linguagem. Por se tratar de um Termo de Uso, ou seja, de um documento já pronto, o trabalhador apenas dá o aceite, sem haver negociação quanto às formas que o trabalho irá se dar. Isso fica evidente logo na primeira página do termo de 2023, que dispõe: “Importante! Se tiver algo com que você não concorde em nossos Termos e Condições, tudo bem, respeitamos sua decisão, mas então essa parceria ficará para uma próxima!” (iFood, 2023f, p. 1). Parceria engraçada essa em que não há possibilidade de o “parceiro” opinar ou discordar.

Isso é algo presente em todas as plataformas digitais de entrega analisadas, não com as mesmas palavras, mas de fato, só há possibilidade de iniciar as entregas com a concordância aos Termos e Condições de Uso da plataforma. A análise dos Termos e Condições de Uso do iFood daria uma pesquisa por si só. É um documento com muitas informações relevantes e um tanto curiosas, em se tratando da total isenção de responsabilidade com os entregadores.

O documento reitera muito a existência de liberdade e a autonomia dos entregadores, e dispõe expressamente sobre a ausência de vínculo empregatício, nesse sentido:

Não há vínculo empregatício! A relação aqui é cível e comercial. Como profissional independente, cadastrando-se na Plataforma por livre e espontânea vontade, você confirma que não há qualquer relação de hierarquia, de dependência, subordinação ou trabalhista com o iFood. Com isso, o Entregador, a Entregadora e o iFood reconhecem que a relação aqui presente não possui nenhuma característica prevista em lei que comprove o vínculo empregatício (iFood, 2023f, p. 5).

Ou seja, destaca a ausência dos requisitos do vínculo empregatício e faz o trabalhador e a trabalhadora confirmar que não há relação trabalhista. Dispõe, ainda, sobre a possibilidade de realizar entregas por outras plataformas de forma simultânea, inexistindo obrigatoriedade de o entregador ou entregadora dar continuidade à relação (iFood, 2023f, p. 6).

Em seguida, aponta que a responsabilidade sobre os custos e os riscos da atividade é inteiramente do entregador e da entregadora, assim dispendo: “Você, assim como o iFood, é independente e responsável pelos seus custos operacionais, despesas, taxas, contribuições e tributos relativos à manutenção de suas atividades.” (iFood, 2023f, p. 6), incluindo a compra de equipamentos para o exercício da atividade, o que é apresentado como um compromisso dos entregadores: “Utilizar os equipamentos necessários e definidos por lei para realizar as entregas. São exemplos: capacete, luva, jaqueta, mochila e/ou baú. Saiba que todos os custos decorrentes do uso desses equipamentos são de sua responsabilidade.” (iFood, 2023f, p. 13).

Soa contraditório que o documento trate sobre alguma lei, visto que uma das primeiras diferenças e no caso, ilegalidades que se pode apresentar em relação à lei que regulamenta a profissão é o cadastro de pessoas a partir de 18 anos de idade, o que segundo a lei, poderia ser apenas aos 21 anos, se tratando de motoboys/motofretistas, os quais devem ter habilitação na categoria A por no mínimo dois anos. Soa ainda mais contraditório ao dispor como obrigação: “Cumprir todas as leis, regulamentos e normas nos âmbitos municipal, estadual e federal na execução das atividades de entrega” (iFood, 2023f, p. 13). Isso porque existe a lei federal que trata justamente das atividades de entrega (motofrete, a Lei 12.009/09), a qual é descumprida pela própria empresa-aplicativo desde o início. Ainda, existem leis municipais até anteriores à Lei 12.009/09 que dispõem sobre o serviço de entrega, as quais também são contrariadas. No mais, engraçado que aponta como equipamentos necessários “definidos por lei” justamente os que não são definidos por lei como luva, jaqueta e mochila. Deveria constar, no caso, colete refletivo e exigências para o veículo.

Reitera que são plataformas tecnológicas aos entregadores e entregadoras:

Para participar da Plataforma, você precisa reconhecer que o iFood não é uma empresa de transporte ou operação logística. O que nós oferecemos é uma Plataforma tecnológica para intermediar e permitir a colaboração entre pessoas que desempenham atividades relacionadas. (iFood, 2023f, p. 7).

Assim, dispõe que não se trata de uma empresa de transporte, mas sim uma plataforma tecnológica, que estaria apenas fazendo a intermediação entre as pessoas interessadas. Isso já foi tratado no tópico anterior. De fato, pode-se dizer que é uma plataforma tecnológica, como todas as plataformas digitais, por regra, o são. Mas não se poderia eximir da responsabilidade sobre os seus próprios serviços de entrega, sendo muito evidente a gestão de logística presente na empresa.

Para se cadastrar na plataforma, o entregador ou a entregadora precisa informar o seu nome, CPF, e-mail, celular e os dados bancários. É solicitada uma foto para reconhecimento facial e, em seguida, passa-se à escolha da modalidade de entrega, que pode ser por carro (o que tem sido inclusive incentivado em campanhas publicitárias, para as entregas de compras em supermercado), moto, bicicleta, patinete e até mesmo a pé. A depender da modalidade escolhida, é preciso tirar foto da habilitação. Isso é para os entregadores que se cadastram na modalidade “nuvem”, pois aqueles que desejem se vincular a um Operador Logístico (OL), o cadastro pode ser feito direto pelo OL. É o que será explicado a seguir.

#### 2.3.1.2.1 “Nuvens” e “OLs”

O iFood possui dois tipos de entregadores cadastrados na plataforma: os “nuvens” e aqueles vinculados a um operador logístico (OL). Os motoboys nuvens são aqueles que, em tese, possuiriam mais “liberdade” e “autonomia”, no sentido de não ter uma escala de trabalho e poder trabalhar quando e onde quiserem, tendo controle do seu aplicativo para ficar on-line ou off-line. Já os trabalhadores OLs estão diretamente ligados a um operador logístico, ou seja, além do aplicativo, há um terceiro elemento na relação: uma empresa de entrega, que possui um responsável, o “líder da praça”, como costumam dizer.

Logo, essas empresas de OL são terceirizadas que prestam serviço ao iFood, contratam motoboys para trabalhar na plataforma e são as responsáveis pelo controle, gerenciamento e pelo pagamento desses trabalhadores, diferente dos nuvens, cujo pagamento das corridas é feito pelo próprio iFood. Além disso, os motoboys OLs, em regra, não possuem a mesma liberdade de horário e de espaço geográfico que os entregadores nuvens, pois eles são

limitados à “praça”, ou seja, à região em que está a base da empresa terceirizada, e muitas empresas fazem escalas de horário trabalho.

Muitos motoboys que precisam começar a trabalhar o mais rápido possível tendem a se cadastrar como OL, pois o aceite do cadastro como nuvem é imprevisível e pode durar meses, pois fica numa fila de espera. Já caso o motoboy queira ser OL, ele pode entrar em contato com uma terceirizada e elas ficam responsáveis pelo cadastro.

Tanto os motoboys nuvens quanto os OLs dependem dos pedidos que tocam no seu aplicativo. Ao tocar, eles veem o local de coleta (estabelecimento) e de entrega (cliente final), e o valor que receberá por tal corrida. O que acontece é que o motoboy OL, por estar vinculado a uma base, está submetido às ordens do líder da praça, e em muitos casos a ordem é não rejeitar corridas, diferente do motoboy nuvem.

Os relatos dos motoboys mostram diversas realidades vivenciadas pelos OLs, de modo que é importante apontar que cada empresa terceirizada possui as suas próprias regras; suas formas de pagamento (diário, semanal, quinzenal, mensal); de tempo de trabalho (duração dos turnos, quantos turnos exigem, se exigem trabalho em x dias na semana); entre outras normas de organização da empresa. É muito comum relatos de motoboys que possuem experiências completamente diferentes a depender da empresa de OL.

O pagamento aos motoboys OLs funciona da seguinte forma: o iFood repassa os valores das entregas pagos pelos estabelecimentos à empresa OL, e ela faz o repasse aos motoboys. Ainda, o fato de trabalharem por “praça”, por região, faz com que o iFood sempre tenha motoboys próximos e disponíveis em todas as localidades. Além disso, em um vídeo publicado na plataforma YouTube, o motoboy influenciador Uerick diz que caso aquela praça esteja muito movimentada de entregas, o chefe da empresa terceirizada consegue solicitar um motoboy de outra praça para atender à demanda de pedidos daquela localidade (Qual [...], 2022).

Ou seja, há uma grande rede entre a plataforma tecnológica iFood e diversas empresas terceirizadas de entrega, que fazem a engrenagem do aplicativo rodar. Isso implica em muitas questões, pois a plataforma sabe que em muitos momentos, em dias de climas mais intensos e de chuva, por exemplo, haverá menos motoboys nuvens disponíveis, pois, por questões de saúde e segurança, muitos preferem não se expor aos riscos. Com a contratação de empresas

terceirizadas, a plataforma garante que haverá entregadores disponíveis para viabilizar o seu negócio.

Cícero (2022) publicou uma reportagem em que anexa um contrato do iFood com uma empresa OL chamada Sis Moto, do ano de 2017, em que o iFood aponta como sua obrigação o envio de escala dos entregadores necessários por dia e por turno para cada mês, indicando os números mínimos e máximos de entregadores a serem disponibilizados pela OL. Os turnos, segundo aquele contrato, são no período de almoço (considerado das 11h às 18h) e jantar (18h às 23h). Há a previsão, inclusive, de a empresa OL Sis Moto se responsabilizar como única e exclusiva empregadora dos entregadores, pelo registro em Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) e pagamentos de todas as verbas. No entanto, na prática isso não acontece. A OL Sis Moto foi condenada em diversas demandas judiciais ao reconhecimento do vínculo de emprego dos entregadores, com a condenação subsidiária do iFood (Cícero, 2022).

De acordo com os entrevistados de Oliveira e Junges (2023, p. 5), 70% dos OL faziam três turnos por dia, seis dias por semana, de modo que somavam mais de 11 horas de trabalho, totalizando uma jornada semanal de 66 horas semanais.

No vídeo do youtuber Uerick, ele fala dos turnos da empresa OL a qual é vinculado, que são: das 8h às 11h, considerado o turno do café da manhã; das 11h às 15h, o turno do almoço; das 15h às 18h, o turno da tarde; das 18h às 22h, o turno da noite/jantar; das 22h-00h, turno final; e se estiver tocando muito pedido, abrem outro turno que vai das 00h às 02h ou às 04h (Qual [...], 2022). Os turnos da empresa OL de Uerick são escolhidos por eles mesmos, e não há obrigatoriedade de trabalhar todos os turnos, mas se quiser, é possível. Algo curioso é que se o entregador quiser começar a trabalhar às 13h, ele não pode, pois seria um horário no meio de um turno já iniciado. Nesse caso, ele precisaria esperar às 15h para abrir o turno da tarde.

Importante reiterar que cada empresa OL tem as suas próprias regras e horários, e que este se trata de apenas um exemplo, do relato de um motoboy que trabalha para uma empresa denominada “SL Delivery Express”, conforme ele mesmo diz e divulga, citando ser uma empresa bastante flexível (Como [...], 2022, 4:18). Essa flexibilidade guarda relação com a ausência de dias fixos de trabalho e de não ser necessário cumprir horário, pois os chefes são tranquilos. Uerick diz que existe um grupo da empresa em que é passada uma lista sempre antes de cada turno, e os motoboys que desejem trabalhar colocam o nome. Assim, os “líderes

da praça” liberam o acesso deles na plataforma, e ao final de cada turno, perguntam se aqueles que já estão ativos vão continuar ou não, para saber se liberam novamente o acesso ou se deixam off-line (Como [...], 2022). Mas Uerick sabe que não são todas as empresas de OL que lidam da mesma forma. Essa sua fala chama atenção:

A proposta do OL é isso né, mano, é tipo... Deixar o trabalho mais profissional, tá ligado, deixar o trampo de iFood mais profissional, pra ter os seus dias aí pra você trabalhar, sua folga, tipo um trabalho registrado, tá ligado, só que sem registro na carteira, mano, essa é a proposta do OL. Por isso que tem muita gente que não gosta, [...] porque se for pra você sair de um trampo porque você não tá, sei lá, não tá tendo tempo de você sair, descansar direito, [...] então tem bastante gente que não gosta de ser OL por causa disso, mano, cumprir escala (Como [...], 2022, 2:55-3:52).

É possível ver como ele sabe que a proposta do trabalho na empresa terceirizada de OL é como se fosse a de um trabalho registrado, mas sem a garantia de seus direitos, embora não se queixe nos vídeos sobre a ausência de proteção social. Reitera a fala sobre o trabalho registrado em outro momento do vídeo, quando fala de seu pagamento:

Em relação ao pagamento, rapaziada, funciona, pelo menos o meu OL, funciona quinzenal, tá ligado. Se você trabalhar do dia 1º até o dia 15, você recebe dia 20, eu acho, ou dia 26, se não me engano, e se você trabalhar do dia 15 ao dia 30 você recebe dia 10. É tipo uma folha, igual trabalho registrado mesmo, tá ligado, é como eu disse, mano, é tipo um trabalho registrado. Eu já recebi um salário já e caiu certinho mano, de boa, certinho. Tudo que eu fiz, tudo que mostrava aqui no aplicativo caiu, tudo direitinho (Como [...], 2022, 5:37-6:23).

No entanto, como dito, cada empresa tem a sua estratégia de pagamento, essa é apenas uma das situações observadas. Em outro vídeo, ele traz os pontos positivos e negativos de ser OL, e mostra seu percurso de ida até o trabalho: 20 quilômetros até chegar na sua “praça”, ou seja, 40 quilômetros por dia apenas de trajeto de ida e volta do local de trabalho (Ponto [...], 2022), e mais uma vez expõe como trata o serviço como um trabalho registrado, fazendo uma comparação de quando era empregado em uma empresa:

É só você considerar que é tipo um trabalho mesmo, mano [...] não é porque eu tô trabalhando no iFood, que tem a opção de ser nuvem, pá, de você logar em qualquer lugar, que é diferente, não. Porque agora eu tô trabalhando como OL, então é tipo um trampo fixo, mano, tipo um trampo registrado vai, então tenho que considerar que essa distância aqui é eu indo lá pra minha empresa, tá ligado, como se minha empresa fosse lá na Vila Leopoldina, e já era, mano (Ponto [...], 2022, 5:19-6:08).

A relevância desse relato é porque há uma ideia de que o entregador e entregadora do iFood pode trabalhar de onde estiver, o que não é verdade. Há ressalvas até mesmo quanto aos entregadores nuvens: eles podem ficar on-line de onde estiverem, mas se vai tocar corrida ali, já é outra história. No caso dos OL, eles precisam chegar até o perímetro da sua “praça” para estar habilitado a receber entregas.

A história de Uerick parece ser positiva com a empresa em que trabalha, no seu ponto de vista. Segundo o seu relato, ele escolhe os dias que vai trabalhar, os turnos, e fica limitado a uma praça. A limitação é apontada por ele como ponto positivo, por ficar apenas naquela região e já conhecer melhor os estabelecimentos. O ponto negativo é justamente ele ter que se deslocar até a praça para poder trabalhar (Ponto [...], 2022).

Ocorre que alguns motoboys dizem que mesmo estando limitado a uma praça, esse limite de perímetro diz respeito apenas à coleta dos pedidos, e não às entregas. Ou seja, ele pode retirar o pedido em um restaurante próximo, na sua praça, mas ter que entregar fora dela, tendo que retornar para que o aplicativo fique ativo novamente e assim possa receber novas entregas (iFood Entregadores: [...], 2021, 8:36-8:54)

A experiência positiva de Uerick parece ser a exceção, e não a regra. Uma reportagem de Leandro Machado (2020) mostrou que os motoboys OL sofriam ameaças dos líderes de praça, gerentes das empresas, e que precisavam trabalhar em todos os turnos, sem negociação. Vídeos de outro motoboy influencer, Ralf MT, mostra também a realidade dos trabalhadores OL, com cobranças para trabalhar aos sábados e domingos e em dias de chuva, com áudios de um líder de praça dizendo:

Firmeza, então quem não trabalhar hoje, dia de segunda-feira, de segunda em diante a gente vai saber também quem não vai querer trabalhar, certo? Isso aqui não é trabalho de escritório não mano, entregador trabalha de segunda à sábado, de sábado a domingo, trabalha todo dia, firmeza? Se quiser trabalhar só de segunda a sexta cê vai trabalhar aí num escritório, parça. Melhor coisa que cê faz, mano, procura outro trampo. Entregador quer trabalhar só em dia de sol, mano, dia de chuva os cara não vem trabalhar. Vai vender coco na praia, mano, cê só vai trabalhar em dia de sol, cê nunca vai trabalhar na chuva. Na chuva cê não vai ter trampo mano, cê fica hibernado dentro de casa (Áudios [...], 2021, 1:37-2:11).

Por isso, no caso dos motoboys OL, além de estarem vinculados à plataforma, estão também inteiramente vinculados a uma empresa terceirizada. Existe, ainda, nas empresas de OL, diferenciações entre os entregadores: os “sub-praça” e os “regulares”, também chamados de “OL Livre”. O sub-praça seria o OL mais comum, aquele que está vinculado a uma região específica para receber pedidos. Já o OL regular ou livre possui liberdade geográfica, não fica vinculado a um perímetro. Assim, mesmo vinculado a uma empresa terceirizada e precisando cumprir escalas, consegue atender pedidos de outras regiões (iFood Entregadores: [...], 2021).

Para além de todas essas diferenciações entre motoboys nuvens e OL, até mesmo dentro do próprio operador logístico; há relatos de motoboys, o que também foi apontado por Oliveira e Junges (2023, p. 5), que dizem tocar mais corridas aos motoboys OL do que aos

nuvens, havendo uma clara distinção na distribuição dos pedidos. Assim, se houver uma base de OL na região, os pedidos vão tocar primeiro aos OLs, e apenas quando não houver nenhum OL que possa aceitar, tocará para os nuvens (iFood OL [...], 2022). O motoboy Maikon, entregador nuvem, apresenta um relato bastante comum:

Eu já tive a experiência de ficar em restaurante onde tinha bastante gente OL e não fazer nenhuma entrega, mano. Bombando de trampo no restaurante, mas tinha só iFood OL, mano, parado lá na frente. Os cara ia, voltava, fazia outra, e eu parado não cantava nada até que eu troquei uma ideia, o cara falou “mano, você é OL”? Falei “não, sou nuvem”. Ele falou “cara, não vai cantar. Enquanto tiver um OL aqui na frente, infelizmente teu aplicativo não vai cantar”. Eu tive que sair pra tentar pegar entrega em outro lugar, entendeu (iFood OL [...], 2022, 1:13-1:43).

Por essa razão, diversos entregadores nuvens estão migrando para as OL, pois é uma forma mais garantida de receber as corridas. Essa preferência é inclusive afirmada pelo iFood em seu site, em que aponta os critérios da distribuição de pedidos (iFood, 2022a). O primeiro é justamente a “dedicação a uma região específica” (iFood, 2022a):

Algumas lojas e regiões que têm operações especiais exigem uma frota dedicada para atender os pedidos de forma rápida. Por isso, entregadores dedicados, que cumprem horários e atuam em regiões específicas, recebem os pedidos antes dos entregadores não dedicados. Atualmente, entregadores dedicados são exclusivamente OLs (iFood, 2022).

Apesar de o iFood não dizer expressamente, essa afirmação indica uma relação com a “Frota Garantida” (que antes se chamava “Frota Dedicada”) fornecida aos estabelecimentos. Mas para além disso, traz uma diferenciação entre motoboys dedicados e não dedicados, de modo que os dedicados são os que mais recebem pedidos e são apenas motoboys OLs. Ou seja, os nuvens, de fato, ficam prejudicados quando há uma base OL na região.

O motoboy influencer Jeff Fernandes retrata essa diferença e explica a razão pela qual voltou a ser OL: de 03 a 09 de janeiro, como nuvem, fez R\$ 58,62, trabalhando todos os dias. Ao migrar para OL, fez R\$ 441,50 de 10 a 16 de janeiro, sem trabalhar todos os dias (Voltei [...], 2022, 5:49-6-26). Machado (2020) destaca a fala de Ludmila Abílio sobre o modelo OL, que retrata um mercado já existente antes das plataformas, porém hoje mais precarizado:

Até 2014, havia o chamado motoboy esporádico, que tinha uma remuneração fixa e menor, mas também recebia por cada serviço prestado. E havia o contratado, que era registrado pela CLT na terceirizada, mas atuava de maneira fixa em outra empresa. O que temos hoje com o OL é uma novidade: há a figura do trabalhador fixo, mas que não tem direitos nem nenhuma remuneração fixa garantida (Machado, 2020).

Em entrevista realizada pelo motoboy Ralf MT com o vice-presidente do iFood, Diego Barreto, este diz que as OLs sempre existiram, e que se o entregador vinculado à OL cumprir

os requisitos do vínculo empregatício, ele deve ser formalizado pela empresa OL, não sendo essa uma responsabilidade do iFood (O que o vice [...], 2023), como está disposto no contrato antes mencionado. Além disso, ressaltou que a função de fiscalização das condições de trabalho e de vínculo com a empresa OL é do Estado, não do iFood, mas que ainda assim o iFood exerce o papel fiscalizador em caso de denúncias dos entregadores. Para solucionar as violações de direitos que ocorrem nas diversas empresas de OL, o iFood lançou uma Franquia de OL, que consiste nas empresas de entrega aderirem à franquia do iFood e replicar um determinado padrão de operação por ele definido (O que o vice [...], 2023). Essa franquia foi lançada com o nome “EntreGÔ” (iFood, 2023c).

Assim, é evidente o interesse e a necessidade do iFood por manter o serviço de entrega e logística, que a partir da experiência já absorvida com os entregadores, criou outra empresa para trabalhar exatamente com esse ramo.

#### 2.3.1.2.2 Critérios para a distribuição de pedidos

Como fora apresentado anteriormente, o iFood disponibiliza uma informação sobre os critérios de distribuição de pedidos às pessoas entregadoras. O primeiro, como já dito, é a dedicação a uma região específica. O segundo é o “Planejamento”, algo importantíssimo para a gestão do iFood sobre o trabalho dos motoboys: uma ferramenta de agendamento (opcional, mas que influencia nos pedidos, logo não tão opcional assim), em que os motoboys agendam os dias e horários em que vão trabalhar. Ele consegue ver se o horário já está cheio (ou seja, se terá menos chances de receber pedidos) ou se estão disponíveis vagas com prioridade (se terá prioridade em receber os pedidos).

Ocorre que o planejamento está ligado ao terceiro critério, que é o Score. O Score é a classificação dos motoboys, como apresentado no subtópico do gerenciamento algorítmico. Com 3 níveis, quanto maior o Score, maior a chance de receber pedidos, e também é maior a chance de conseguir vagas com prioridade no planejamento. Isso porque quem possui Score 3, consegue liberar os próximos 6 dias na agenda, sendo os primeiros a poderem agendar. Já ao Score 2, são 5 dias; e ao Score 1, 4 dias (iFood, 2022a). O Score é atualizado semanalmente, considerando as rotas das últimas quatro semanas (iFood, 2023b), e o cálculo do Score é feito com base nos pedidos entregues, coletados, avaliações, pontualidade e comparecimento (que é o comparecimento no horário agendado no planejamento).

O quarto critério é a proximidade de regiões de alta demanda (iFood, 2022a), que no caso seria a pessoa entregadora estar próxima do local em que pode haver pedidos a serem coletados. No entanto, de acordo com relatos dos motoboys, muitas vezes esse critério não será suficiente, caso tenham outros motoboys com mais chances de receber pedidos por conta dos demais critérios (ou de critérios algorítmicos obscuros). E por fim, o quinto critério envolve a necessidade especial do pedido. Isso significa que uma compra de supermercado, por exemplo, será distribuída a uma pessoa entregadora de carro; do mesmo modo, rotas mais curtas são direcionadas para bicicletas (iFood, 2022a).

Esses são os critérios que o iFood aponta como sendo o que direciona os pedidos, mas o algoritmo nem sempre acerta. Há relatos de pessoas entregadoras que foram de motocicleta retirar um pedido de supermercado impossível de ser transportado (Machado, 2020) e também rotas aos bikers que claramente não deveriam ter sido distribuídas a eles.

Dessa forma, finaliza-se uma breve apresentação do funcionamento do iFood para as os motoboys. Outras plataformas de *delivery* possuem suas próprias formas de tratar a distribuição de pedidos, de diferenciar os entregadores etc. O iFood é hoje (com exceção do App Justo, que não está disponível em tantas cidades e também não possui um alto número de entregadores cadastrados) a plataforma de *delivery* que paga melhor os motoboys, apesar de ainda não estar condizente com o trabalho por eles exercido. De acordo com a empresa, o valor da rota mínima aos entregadores é de R\$ 6,50, valor atualizado em julho de 2023 (antes era R\$ 6,00), e o valor mínimo por quilômetro rodado excedente é de R\$ 1,50 (iFood, 2023e). Isso significa que caso os motoboys andem menos que 4km, eles receberão o valor da rota mínima, e o iFood é uma das poucas plataformas que consideram a quilometragem de coleta do pedido além da distância para levar o pedido ao cliente.

### 2.3.2 Plataformas de entrega de produtos do *e-commerce*

O setor de logística é essencial em qualquer venda realizada on-line, sendo o prazo de entrega determinante para decidir comprar na plataforma A ou B. Por isso, plataformas de entrega de produtos do *e-commerce* estão cada vez mais comuns, com grandes marcas criando as suas próprias plataformas de entrega. As plataformas mais conhecidas nessa categoria são a Loggi, Mercado Envios Extra e Flex (plataformas de logística do Mercado Livre), Logbee e

Soldado de Entrega (SODE) (plataformas do Magazine Luiza), Americanas Entrega Flash (plataforma da Americanas), ASAP Log (plataforma das Casas Bahia), entre muitas outras.

O funcionamento dessas plataformas é diferente das plataformas de *delivery*<sup>33</sup>, em que o motoboy liga o aplicativo e aguarda as corridas tocarem. Neste caso, os motoboys podem já aceitar uma rota de entrega no dia anterior, ou no próprio dia, e recebe um valor pela rota toda de entregas – que não se trata de apenas um pedido, mas de vários. Para exemplificar melhor esse processo, foram selecionadas as plataformas Loggi e Mercado Envios Extra e Flex.

### 2.3.2.1 Loggi

A Loggi foi uma das primeiras plataformas de entrega no Brasil e surgiu em 2013 com uma proposta diferente do que a empresa se tornou. À época, era requisito para o cadastro dos motoboys a sua regularização de acordo com a Lei nº 12.009/09 e da Lei nº 14.491/2007, esta última sendo a lei municipal da cidade de São Paulo, onde a empresa teve início. A plataforma possuía valores ótimos para os motoboys, de R\$ 18,00 por corrida, e surgiu com foco em atender a demanda de escritórios (Loggi [...], 2021). Os motoboys cadastrados eram da Loggi Prime, conhecidos como “os placa vermelha” por serem regularizados e possuírem placa da categoria aluguel.

A plataforma Loggi foi forte na campanha de Indique e Ganhe, como cita Gil, presidente do SindimotoSP, se referindo às alterações que as plataformas digitais de entrega trouxeram à categoria e às demais empresas que prestavam esse tipo de serviço:

Quando as empresas ‘chegou’, basta só olhar o CAGED, ela esvaziou, dona Loggi sabe, no Indique e Ganhe: cada trabalhador, quando eles tinham cem, cada motoboy indicar um outro motoboy ganhava R\$ 500,00. Quando eles atingiram mil motoboy, cada motoboy indicava uma pessoa jurídica, ganhava R\$ 300,00. Rapidamente a empresa chegou a 10 mil ‘trabalhador’, 15 mil, 20 mil, 30 mil, 40 mil. Aplicou dumping social, quebrou [...]. ‘Nois’ tinha 8 mil empresas em São Paulo, despencou pra 1200 empresas, e o emprego formalizado caiu por terra dentro de uma atividade extremamente letal e de risco (Seminário [...], 2023, 3:07:37-3:08:16).

Com a entrada da Loggi no *e-commerce*, o motoboy youtuber Ralf diz que a plataforma oferecia o valor mínimo de R\$ 9,90 para o cliente, mas continuava pagando R\$ 18,00 para os motoboys, o que já emitia sinal de alerta de uma possível redução de sua remuneração (Loggi [...], 2021). E foi exatamente o que veio a seguir: em 2016 houve uma

---

<sup>33</sup> Plataformas como a SODE – Soldado de Entrega e Americanas Entrega Flash trabalham também com serviço de *delivery*, o que as fazem ter um funcionamento diferente das demais.

redução de 60% no valor pago pelas entregas, o que gerou manifestação e protesto dos motoboys à época (Motofretistas [...], 2016).

Dez anos após o início da empresa, a Loggi hoje é completamente diferente, inclusive no sentido de exigir o cumprimento das leis federal e municipal. Em 2018 foi lançada a Loggi Start: para o cadastro nessa modalidade, não é mais necessário estar dentro da lei, regularizado, a não ser pela idade mínima de 21 anos. A Loggi Start possibilita o cadastro de motoboys com placa cinza, ou seja, sem estar regulamentado nos termos da Lei nº 12.009/2009.

Relatos de motoboys da Loggi Prime, modalidade em que o motoboy é regularizado e por isso recebe corridas com valores maiores, mostram que estes trabalhadores atualmente tem sofrido para conseguir se manter apenas com as entregas da plataforma, que não os beneficia mais por estarem regularizados:

O placa vermelha continua com esse serviço administrativo, cara. A gente perdeu Leopoldina, que era o galpão... Então, serviço administrativo não tem mais como sobreviver. Eu tô pensando, daqui uns 3 meses, se continuar desse jeito, 99% de chance de dar baixa na placa, porque essa lei nunca vai pegar. Não é pessimismo, a prefeitura já não tem interesse [...]. É uma burocracia mostra, eu gasto R\$ 400,00, entendeu, pra manter essa placa, essa licença em dia, pra quê, pra não ter serviço? Vendendo almoço pra pagar a janta? Eu fazia uma média de R\$ 4.000,00 quando entrei nessa Loggi. Eu tinha outros serviços, tinha cliente particular, tinha outros aplicativos né, na época. Hoje, mês de maio, eu fiz R\$ 100,00 ó, até agora. Ou seja, faliu né (Como está [...], 2023, 4:21-5:26).

Essa fala aponta a queda brusca na remuneração de quem antes utilizava a plataforma como fonte de renda e tinha benefícios em relação aos demais, justamente por estar dentro da lei. Com a necessidade da plataforma em ter mais entregadores, os motoboys Loggi Prime foram sendo escanteados, recebendo pouquíssimas corridas, e os entregadores de placa cinza – Loggi Start – mantiveram-se recebendo corridas com valores muito inferiores ao que seria justo para o trabalho.

De acordo com os Termos de Uso da plataforma, o entregador apenas precisa ter 21 anos, carteira de habilitação definitiva com EAR (exerce atividade remunerada) e um CNPJ MEI em seu nome, ativo na Receita Federal e com CNAE adequado (Loggi, 2021). Observa-se que há requisito de se cadastrar como pessoa jurídica, algo que é típico da pejetização: tirar o trabalhador do requisito de ser pessoa física, impactando diretamente em futuras reivindicações jurídicas.

Após idas e vindas da Loggi em vários ramos, o forte da plataforma hoje é a entrega de produtos do *e-commerce*. Para os motoboys, a plataforma funciona da seguinte maneira: o

aplicativo mostra as rotas disponíveis, com o valor total a ser pago por cada uma delas; a quilometragem até a retirada dos pacotes; e a quilometragem do percurso completo. Esses pacotes são produtos comprados por consumidores em diversas plataformas de *e-commerce*, que utilizam a Loggi como transportadora para realizar a entrega ao consumidor, destinatário final. A Loggi, por sua vez, utiliza os motoboys para efetivar as entregas. O motoboy, então, analisa qual rota vale a pena, e pode aceitar ou não o que lhe aparece na tela. Diferente das plataformas de *delivery*, as rotas ficam disponíveis para mais de um entregador, que pode aceitar só caso queira, sem sofrer restrições ou bloqueios.

As rotas variam na quantidade e tamanhos dos pacotes, e os motoboys, ao aceitarem uma rota, devem ir até o galpão da Loggi retirá-los para iniciar as entregas. É preciso fazer a contagem dos pacotes ao chegar, verificar se cabe tudo no baú, e a estratégia é já colocá-los em ordem para agilizar o trabalho. Os valores variam do percurso, mas há muita reclamação sobre os valores atuais da plataforma, que pagam pouco por percurso.

Importante apontar que a transferência dos riscos ao trabalhador, nessas plataformas, é bastante comum. É o que se vê com a responsabilidade pelos produtos: “A Loggi está isenta de quaisquer responsabilidades referentes ao transporte e o conteúdo transportado, tendo somente a responsabilidade de intermediar e facilitar o encontro do Usuário e o Condutor Autônomo.” (Loggi, 2021). A transportadora transfere ao motoboy a total responsabilidade pelo transporte e pelo produto, se colocando apenas como uma plataforma de intermediação.

#### 2.3.2.2 Mercado Envios

O Mercado Envios, por sua vez, possui duas formas de trabalho: pelo Mercado Envios Extra ou Mercado Envios Flex. O Mercado Envios Extra é similar ao sistema da Loggi, com uma diferença: o motoboy vai chegar no galpão do Mercado Livre sem saber a rota exata que vai fazer. Em seu aplicativo, aparece apenas a existência da rota, com um valor fixo para moto de R\$ 80,00 (Tudo que [...], 2022). A rota pode aparecer no aplicativo do motoboy no mesmo dia ou até dois dias antes da data da entrega, a depender do nível do entregador no aplicativo – bronze, prata, ouro ou platina –, algo parecido com o Score do iFood.

A partir do momento em que o motoboy chega no galpão é que saberá a rota de entrega a ser feita e o número de pacotes, cuja quantidade pode variar, em média, de 25 a 45 pacotes. O Mercado Envios Extra possui quase os mesmos requisitos que a Loggi para se

cadastrar, com exceção da idade mínima. Ao chegar no galpão para retirar os produtos da rota, é necessário estar com os equipamentos de segurança como colete refletivo e bota com certificado de aprovação. Em alguns galpões, também é necessário o uso de luva, mas as exigências mudam muito de galpão para galpão, de modo que alguns são mais rígidos, outros mais flexíveis (Tudo que [...], 2022). Exemplo disso é que nos Termos da plataforma consta a necessidade de baú, mas muitos motoboys fazem as entregas com as *bags* (Tudo que [...], 2022).

As rotas podem iniciar no período da manhã ou da tarde, e é possível pegar mais de uma rota no mesmo dia, a depender de seu nível na plataforma (Tem [...], 2022). No galpão, os funcionários leem o QR *code* que está no aplicativo do motoboy, e com os dados do código, é entregue a ele determinada rota: uma sacola com os pacotes a serem entregues. Para que os dados fiquem disponíveis em seu celular, é preciso apenas bipar o QR *code* da sacola, e a rota - com todos os pacotes - já aparecerá em seu aplicativo (Valor do [...], 2021). Caso o motoboy perceba que não irão caber todos os pacotes no baú ou na *bag*, é preciso bipar pacote por pacote (Valor [...], 2021). diversos a

A organização do trabalho dos que realizam entregas pelo Mercado Envios é parecida com a da Loggi: a necessidade de organizar os pacotes por ordem da rota, para que facilite no momento da entrega (Passo [...], 2022). O pagamento aos motoboys é semanal e realizado através do Mercado Pago.

Já o Mercado Envios Flex é diferente: essa entrega envolve empresas terceirizadas que prestam serviço ao Mercado Livre, entregando compras realizadas naquele mesmo dia. Nesse caso, os motoboys precisam encontrar uma transportadora disponível para realizar esse tipo de entrega, parecido com uma OL do iFood. O valor de cada entrega ou da rota é estipulado pela empresa terceirizada, não pela plataforma em si. Por exemplo, o trabalhador Torres fala sobre uma empresa que paga R\$ 130,00 pela entrega de 20 pacotes (Mercado [...], 2023); por outro lado, na empresa do motoboy Jucelio, o valor é de R\$ 9,00 por entrega, e pode sair de 20, 25, até 40 pacotes por rota, a depender do dia (Mercado Livre [...], 2023).

Assim, é mais rentável ao motoboy trabalhar para uma transportadora, tendo em vista que o valor por entrega é muito mais alto do que quando se faz uma rota pela plataforma: o motoboy pode sair com quarenta 40 pacotes do galpão, de modo que cada entrega sai por apenas dois reais. Por outro lado, nas terceirizadas é possível receber até dez reais por entrega,

como afirma o colega do motoboy Dinho (Quanto [...], 2023), recebendo R\$ 300,00 ao entregar 30 pacotes.

### 2.3.3 Plataformas *express*

As plataformas *express* são plataformas de entrega rápida e funcionam com a solicitação de motoboys por pessoas físicas ou jurídicas para entregas de quaisquer objetos que possam ser transportados por motocicleta. São exemplos a Uber Flash, Uber Direct, Lalamove, Borzo, Eu Entrego, Box Delivery, Bee Delivery, Mottu, 99Entrega Moto, dentre muitas outras. Ocorre que há uma diferenciação entre as plataformas que podem ser utilizadas por pessoas físicas e outras que foram feitas apenas para estabelecimentos, como restaurantes, farmácias e lojas em geral. São exemplos destas últimas a Uber Direct, Box Delivery, Mottu Entregas, Bee Delivery e Eu Entrego. Estas plataformas surgiram para lidar com a demanda de motoboys em diversos setores, oferecendo o serviço de entrega através dos motoboys nelas cadastrados, que ficam como os nuvens do iFood, conectados esperando a corrida tocar.

A maior parte dessas plataformas possui integração com as plataformas de *delivery*, de modo que pedidos feitos pelo iFood, por exemplo, podem ser automaticamente direcionados a uma das plataformas *express* e entregues ao consumidor final por motoboys nela cadastrados. A plataforma Box Delivery, recentemente adquirida pela empresa Rappi, atende grandes redes como McDonald's, Burger King, Pizza Hut, Outback, Madero, Swift, Zé Delivery, Droga Raia, Ultrafarma, entre muitas outras (Braun, 2023; Box Delivery, 2023). A Box Delivery já atua em 250 cidades e conta com 150 mil entregadores (Braun, 2023). Ainda que os consumidores não façam nenhum pedido por ela, o seu crescimento é exponencial no serviço de entrega para os estabelecimentos. Um vídeo de um motoboy youtuber apresenta como ocorre a integração entre as plataformas Box Delivery e iFood, por exemplo: ele pode entrar no seu aplicativo do iFood Entregador, colocar o número de identificação do pedido, e todos os dados do pedido aparecerão também na tela do iFood Entregador. Ou seja, mesmo aceitando um pedido pela plataforma da Box Delivery, o motoboy pode colocar os dados no aplicativo do iFood; e assim, caso o cliente dê uma gorjeta, o valor vai para a sua conta do iFood (Você [...], 2021).

Outra empresa que está em expansão pelo Brasil é a Mottu, fundada em 2019 com a finalidade de aluguel de motocicletas voltadas para o público dos motoboys, e a qual

atualmente possui a sua própria fabricação de motos (Mascarenhas, 2023). Não é incomum ver nas ruas as motocicletas de cores preto e verde com o símbolo da marca. Para além do serviço de aluguel de suas motos, a Mottu lançou a sua própria plataforma de entregas *express*, na qual apenas os motoboys que alugam as suas motos podem se cadastrar e realizar entregas. Embora nos Termos e Condições dos Entregadores não conste essa informação, no site fica claro: “O Mottu Entregas está disponível para todos que já possuem a sua Mottu alugada. Com o nosso app instalado, é possível começar a realizar entregas e fazer aquela grana extra com a melhor remuneração do mercado” (Mottu, 2023). O motoboy Maykon apresenta como funciona para fazer entregas pela plataforma da Mottu: na tela do aplicativo, aparecem diversos pedidos, com informações de quilometragem e valores, e o motoboy pode escolher o que deseja coletar (Como fazer [...], 2023). Os pedidos aparecem a vários motoboys, e não há penalidade caso o motoboy não queira realizar nenhuma delas.

Outra plataforma *express* é a Uber, com as modalidades Uber Flash e Uber Direct para entregas. A Uber Flash funciona para pessoas físicas, clientes da Uber no geral. As pessoas podem solicitar um motoboy para fazer a entrega de um bem pessoal pelo aplicativo comum da Uber, da mesma forma como solicitam um motorista de carro para viagens.<sup>34</sup> A Uber Direct, por sua vez, é uma modalidade que está disponível apenas para estabelecimentos que necessitam do serviço de entrega, como se fosse o descontinuado Uber Eats, mas sem o *marketplace* para os consumidores, os quais realizam pedidos pelos sites oficiais de diversas lojas (como a Cobasi, Loja Vivo, Madero, Jerônimo) ou por quaisquer plataformas, como iFood ou Rappi (O que é [...], 2022). Assim, os estabelecimentos podem solicitar motoboys da Uber Direct quando necessitarem entregar qualquer pedido, da mesma forma como funciona a plataforma da Box Delivery e da Mottu Entregas anteriormente citadas.

Os requisitos para ambas as modalidades é a mesma: O motoboy pode escolher em seu aplicativo fazer as entregas apenas da Uber Flash, apenas da Uber Direct, de ambos, e até incluir a Uber Moto (transporte de passageiro – este desde que tenha EAR na CNH) (Como ser [...], 2023). Assim, para o motoboy, a diferença entre a Uber Flash e Uber Direct é que em uma, ele geralmente fará o transporte de um bem pessoal, em que costuma não haver tempo

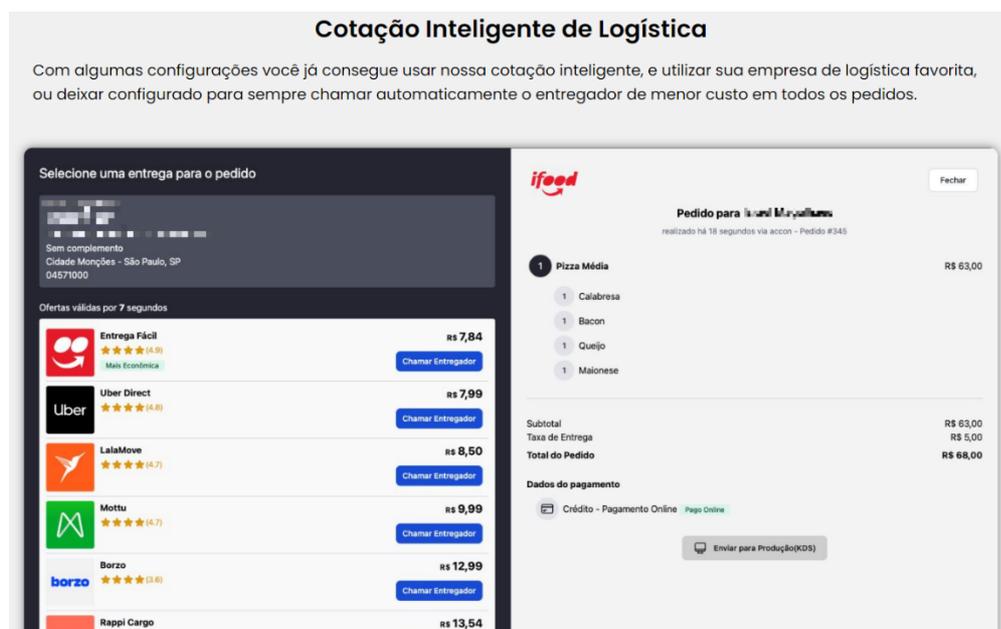
---

<sup>34</sup> A Uber também possui a modalidade Uber Moto, que diz respeito a viagens de passageiros em motocicleta, o que tem impactado diretamente a atividade dos mototaxistas. A empresa 99 também possui a modalidade 99Moto, além da modalidade 99Entrega Moto (que é para bens pessoais, assim como a Uber Flash). Como esta pesquisa se concentrou na atividade profissional dos motoboys, não serão tratados sobre os impactos das plataformas digitais na atividade dos mototaxistas, mas vale a pena a pesquisa.

de espera – as pessoas costumam já estar esperando o motoboy chegar – ao passo em que a Uber Direct funciona para o motoboy como uma outra plataforma de *delivery* ou as demais *express* citadas acima, em que há a possibilidade de ter que esperar o pedido ficar pronto para levar ao cliente final.

Uma plataforma para os estabelecimentos – não é para os motoboys diretamente, mas que influencia na sua atividade – é a “Delivá”, um *marketplace* de logística que permite a visualização dos valores dos motoboys em cada plataforma, para que o estabelecimento possa escolher o mais barato. É inclusive possível configurar a solicitação automática de um motoboy pela plataforma mais barata. Funciona como um *marketplace* de serviços de entrega, que mostra a plataforma com o valor mais barato. Exemplo da plataforma Delivá:

Figura 4 – Captura de tela do *website* da Delivá



Fonte: *Website* da Delivá<sup>35</sup>

Assim, observa-se a possibilidade de solicitar motoboys de qualquer plataforma, seja *delivery* ou *express*, o que demonstra a necessidade de o motoboy estar disponível em mais de uma plataforma, a fim de ter mais chances de receber pedidos, o que dependerá do valor que as plataformas ofertarem aos estabelecimentos.

<sup>35</sup> Disponível em: <https://deliva.com.br/>. Acesso em: 04 dez. 2023.

### 2.3.4 Sistemas de gestão de logística

Para além das três categorias de plataformas digitais de entrega, é importante apontar a existência de uma nova forma de gestão do trabalho dos motoboys que surge com o advento das tecnologias de informação e comunicação e que se expressam por outro tipo de plataforma: os sistemas de gestão de logística. Esses sistemas, unidos a outros softwares presentes no que é chamado de Logística 4.0, causaram uma revolução no setor, possibilitando maior eficiência em todos as áreas da gestão de logística. Para esta pesquisa, o interesse é maior no que se refere à entrega *last mile* (“última milha”), que significa a última etapa da entrega, ou seja, a chegada do produto ao consumidor final. É neste ponto da logística que se encontram os motoboys, e os sistemas de gestão pesquisados também se referem a essa etapa final da entrega, por isso, serão chamados de sistemas de gestão de entregas. São exemplos desses sistemas as plataformas da: Foody Delivery, Husky Logística e Pick N Go!, as quais possuem integração com as principais plataformas de *delivery*. A função dessas plataformas é facilitar a gestão do trabalho tanto para os estabelecimentos quanto para as empresas de entregas/logística, e também para os motoboys. Essa tecnologia demonstra uma mudança chave na atividade dos motoboys, que passa a ser integralmente gerida, monitorada e controlada por essas plataformas, mas diferente das outras categorias de plataformas digitais anteriormente apresentadas, estas plataformas de sistemas de gestão de entregas atuam mais na distribuição do trabalho, não interferindo diretamente na questão do vínculo jurídico do motoboy, por exemplo.

Essas empresas funcionam da seguinte forma: elas fornecem a sua tecnologia de gestão e rastreamento dos motoboys aos estabelecimentos (restaurantes, farmácias etc.) e às empresas de logística/entregas *last mile* a fim de facilitar a distribuição e monitoramento dos pedidos. No caso, esses estabelecimentos precisam – por enquanto<sup>36</sup> – ter motoboys próprios, contratados, *freelancers*, independente de qual seja o tipo de contrato. O que importa é que o motoboy esteja disponível para o trabalho naquele estabelecimento ou empresa específica, para que haja a distribuição de pedidos a ele. O estabelecimento ou empresa faz o cadastro do motoboy no sistema; o motoboy tem o aplicativo próprio para receber os pedidos (pelo qual é rastreado); e essa distribuição dos pedidos pode ser feita tanto por uma pessoa física

---

<sup>36</sup> “Por enquanto” pois, ao questionar uma das empresas detentoras da tecnologia de gestão de logística sobre o uso de motoboys cadastrados em outras plataformas, foi dito que já estão trabalhando em um modelo em que se pode buscar motoboys de outros sistemas parceiros, para que o estabelecimento consiga usar a plataforma de gestão sem ter os próprios motoboys.

responsável por essa tarefa (que cadastra a entrega X ao motoboy Y, e isso aparece no aplicativo do motoboy), ou pode ser feita de forma automatizada, de modo que o algoritmo do sistema já distribui o pedido para o motoboy X ou Y, utilizando critérios inteligentes dos sistemas como a distância do motoboy até a retirada do pedido, por exemplo. Essa tecnologia trouxe agilidade para todo o setor de entregas e impactou a forma como o trabalho é organizado atualmente, tornando-se inteiramente informatizado. Neste caso, essas plataformas são, de fato, apenas plataformas de gestão, diferenciando-se das demais. A exceção acontece quando elas passam a ser também plataformas digitais de entrega *express*, como é o caso da Pick n Go!, a única das citadas que vai além do sistema de gestão de logística, pois oferece também o serviço de entregas (Como aproveitar [...], 2022). Em Brasília-DF e no Rio de Janeiro-RJ, por exemplo, essa plataforma funciona como outras de entrega expressa, com motoboys cadastrados em sua plataforma, mas continua fornecendo os sistemas de gestão a estabelecimentos e empresas de logística. Para que mais claro o funcionamento dessas plataformas, serão trazidas capturas de tela dos *websites* dessas empresas:

Figura 5 - Captura de tela do *website* da Pick N Go!

Fonte: *Website* da Pick n Go!<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Disponível em: <https://pickngo.com.br/>. Acesso em: 24 dez. 2023.

Figura 6 - Captura de tela do *website* da Foody Delivery

Fonte: *Website* da Foody Delivery<sup>38</sup>

Assim, ainda que os estabelecimentos tenham motoboys próprios, a gestão do trabalho foi modernizada pelas inovações tecnológicas, de modo a facilitar para os comerciantes. Além disso, esses sistemas possuem integração com as plataformas de *marketplace*, ou seja, o pedido que é feito pelo iFood, por exemplo, pode cair automaticamente no sistema de gestão e já ser distribuído ao motoboy mais próximo assim que ficar pronto. Por sua vez, uma das questões mais relevantes sobre essas plataformas quanto às empresas de entregas, é o fornecimento de um aplicativo personalizado a elas, com o nome e logo da empresa contratante, valendo-se da tecnologia desses sistemas de gestão de entregas. Com um modelo de negócio *white label*, personalizam a interface da plataforma de acordo com a marca do cliente:

---

<sup>38</sup> Disponível em: <https://foodydelivery.com/>. Acesso em: 24 dez. 2023.

Figura 7 - Captura de tela do *website* da Pick n Go!: fornecimento de plataformas *white label*

## Aumente a eficiência e os ganhos da sua empresa de entregas.

Personalize a plataforma e o aplicativo como você quiser, simples e prático! Eleve a gestão do seu negócio a um novo nível de rentabilidade

[Agende uma demonstração](#)





**Plataforma Whitelabel**  
Personalize a plataforma Web e Aplicativo com sua marca e se destaque na sua cidade.



**Automatização de escalas**  
Crie e programe escalas para toda a semana. Assim você garante que seu cliente terá o motoboy conforme o combinado!



**Localização em tempo real**  
Acompanhamento do motoboy a partir do aceite da corrida até a finalização do pedido, podendo enviar aos clientes o link de rastreamento para localizar a qualquer momento

Fonte: *Website* da Pick n Go!<sup>39</sup>

Figura 8 - Captura de tela do *website* da Husky Tecnologia em Logística: fornecimento de plataformas *white label*

### Como fazemos?

- **Roteirização e Atribuição Automática**  
São dezenas de configurações possíveis, aumente a produtividade de seus entregadores.
- **Visibilidade total para você e seu cliente**
- **Gestão de escalas**

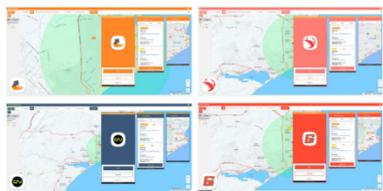


- **App para entregador**  
Informações de serviços, navegação, e ganhos de forma prática, leve e de baixo consumo.
- **Integrações com PDVs e Canais de Venda**
- **Relatórios**

Fonte: *Website* da Husky Logística<sup>40</sup>

Figura 9 - Captura de tela do *website* da Foody Delivery: fornecimento de plataformas *white label*

## O aplicativo whitelabel de logística que sua empresa de motoboys precisa para ganhar mais clientes, crescer e lucrar mais



Tenha acesso a uma plataforma whitelabel completa para fornecer serviço de entrega (motoboy online) para restaurantes, pizzarias e outros negócios que fazem delivery.

Fonte: *Website* da Foody Delivery<sup>41</sup>

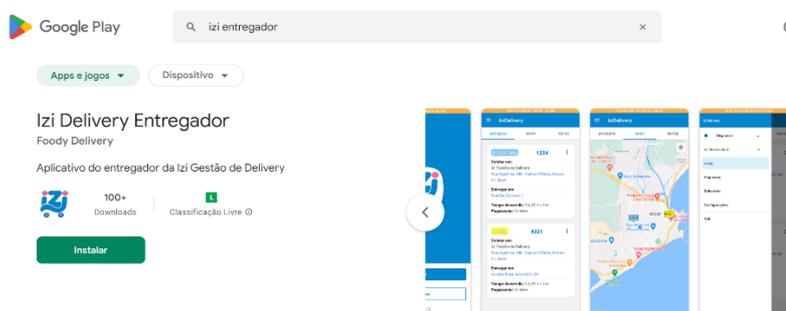
<sup>39</sup> Disponível em: <https://pickngo.com.br/licenciado/>. Acesso em: 24 dez. 2023.

<sup>40</sup> Disponível em: <https://gohusky.net/>. Acesso em: 24 dez. 2023.

<sup>41</sup> Disponível em: <https://foodydelivery.com/empresa-de-motoboy/>. Acesso em: 24 dez. 2023.

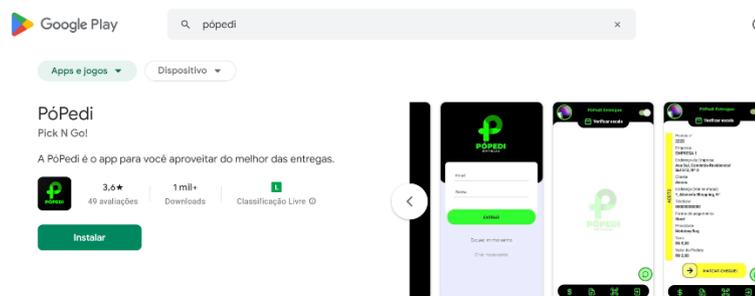
Assim, inúmeras empresas de entregas que prestam serviços a estabelecimentos diversos possuem a sua própria plataforma, utilizando plataformas *white label* e valendo-se da tecnologia dos sistemas de gestão brevemente apresentados. Duas empresas de entregas regionais que se teve conhecimento, de Ribeirão Preto-SP e de Araraquara-SP, utilizam esses sistemas. Pode-se observar que ao procurar as plataformas dessas empresas de entregas nas lojas de aplicativos, abaixo do nome da plataforma está o nome do fornecedor:

Figura 10 - Captura de tela da loja de aplicativos Google Play - Plataforma da Izi Entregas para os motoboys, fornecimento da Foody Delivery



Fonte: Google Play, busca por “Izi Entregador”<sup>42</sup>

Figura 11 - Captura de tela da loja de aplicativos Google Play - Plataforma da Pópedi para os motoboys, fornecimento da Pick N Go!



Fonte: Google Play, busca por “Pópedi”<sup>43</sup>

Pretende-se demonstrar, com essas informações, um panorama de como esses sistemas impactaram a atividade dos motoboys, tendo em vista que mesmo trabalhando diretamente para um restaurante ou para uma empresa de entregas, as plataformas podem se fazer presentes de diversos modos, havendo o monitoramento e controle de sua atividade. No caso da plataforma Pópedi, com sede em Ribeirão Preto-SP e que está presente também no Rio de Janeiro-RJ, há uma diferença que traz ainda mais importância na observação desses sistemas.

<sup>42</sup> Disponível em: <https://play.google.com/store/search?q=izi%20entregador&c=apps>. Acesso em: 24 dez. 2023.

<sup>43</sup> Disponível em: <https://play.google.com/store/search?q=p%C3%B3pedi&c=apps>. Acesso em: 24 dez. 2023.

A Pick n Go!, como explicado anteriormente, é uma plataforma que atua tanto como uma plataforma *express* (em poucas cidades) quanto com os sistemas de gestão de entregas. No caso da Pópedi Brasil, cuja plataforma é fornecida pela Pick n Go!, o seu funcionamento é diferente das demais que contratam apenas o sistema de gestão. Neste caso, a plataforma funciona como uma plataforma *express*, em que o motoboy fica on-line esperando tocar os pedidos.<sup>44</sup> Além disso, a plataforma possui taxas extras a depender da demanda e do clima; possui escalas de motoboys fixos aos finais de semana – neste caso, o restaurante publica a vaga no aplicativo e o motoboy que conseguir selecionar a tempo, fica com o trabalho –; bem como oferta motoboys fixos nos estabelecimentos em dias de chuva. Ou seja, ultrapassa o mero sistema de gestão de logística, mas funciona também, efetivamente, como uma plataforma digital de entrega *express*.

Essas informações foram obtidas através da observação dos grupos de WhatsApp dos motoboys de Ribeirão Preto-SP em que esta pesquisadora se inseriu, bem como em conversas informais com alguns motoboys. Observa-se que as vagas fixas funcionam de modo muito parecido com a Frota Garantida do iFood, em que há um valor fixo pago ao motoboy apenas por estar disponível no estabelecimento, além das taxas referente às entregas que realizar. Essas possibilidades de vagas fixas por plataformas causam grande impacto na atividade dos motoboys, tendo em vista que os estabelecimentos se isentam da contratação formal ou direta, bastando publicar a vaga no aplicativo para garantir um motoboy fixo quando precisam.

#### **2.4 Efeitos da pandemia de Covid-19 na atividade dos motoboys**

A categoria dos motoboys foi uma das que não parou durante a pandemia de Covid-19. Pelo contrário, o trabalho desses profissionais foi mais solicitado e ganhou visibilidade, ante a sua essencialidade para o funcionamento da vida cotidiana, ainda mais em tempos de isolamento social e *lockdown*. O Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020, em seu artigo 3º, §1º, dispõe sobre os serviços e atividades consideradas essenciais, e os incisos XII e XXII<sup>45</sup> tratam de atividades que englobam esses profissionais: serviços de transporte, entrega, logística. Com uma parcela privilegiada da população em isolamento social (tendo em vista

---

<sup>44</sup> Informação obtida através de conversas informais com os motoboys de Ribeirão Preto-SP que trabalhavam por esta plataforma.

<sup>45</sup> XII - produção, distribuição, comercialização e entrega, realizadas presencialmente ou por meio do comércio eletrônico, de produtos de saúde, higiene, limpeza, alimentos, bebidas e materiais de construção; (Redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 2020); [...] XXII - serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral; (Redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 2020)

que pessoas em situação de vulnerabilidade, bem como variadas pessoas trabalhadoras, a exemplo de muitas empregadas domésticas, não tiveram acesso – ou direito – ao isolamento), o serviço de entrega à domicílio passou a ser ainda mais utilizado, já que não era possível sair para jantar em um restaurante; havia receio em ir ao supermercado; e não era possível ir às lojas fazer compras. Assim, houve o aumento do *delivery* de alimentos e de mercadorias em geral.

Tendo em vista a grande exposição a que esses trabalhadores e trabalhadoras estavam submetidos, houve movimentação por parte da academia e de órgãos de proteção aos direitos do trabalhador e da trabalhadora, bem como organização coletiva dos próprios motoboys que estavam fazendo entrega por aplicativos. O Ministério Público do Trabalho publicou a Nota Técnica CONAFRET<sup>46</sup> 01/2020 em 19 de março de 2020, orientando que os Procuradores e Procuradoras do órgão expedissem notificação recomendatória às empresas de transporte de passageiros e de mercadorias por plataformas digitais, a fim de garantir condições mínimas de segurança e saúde em meio ao surto do coronavírus. Algumas das recomendações diziam respeito à: garantia de orientações claras sobre as medidas de controle do coronavírus; distribuição de produtos e equipamentos necessários à proteção e desinfecção; fornecimento gratuito de álcool-gel, entre outras.

Especificamente aos motoboys, estimulava a ausência de contato físico com o receptor da entrega, restringindo o acesso dos trabalhadores e trabalhadoras às portarias, a fim de que não adentrassem às dependências comuns e orientava que as empresas de entrega expedissem orientação aos estabelecimentos cadastrados nas plataformas para que disponibilizassem um espaço seguro para a retirada das mercadorias; com água potável e álcool-gel, sem prejuízo da disponibilização de lavatórios, entre outras medidas sanitárias essenciais (Brasil, MPT, 2020).

Para além da relevância de todas essas medidas, a nota apresentava três possibilidades de garantia de assistência financeira para a subsistência dos trabalhadores, sendo nos casos em que: o trabalhador integrasse o grupo de risco; necessitasse interromper o trabalho em razão da contaminação pelo vírus; e caso houvesse a interrupção do trabalho por determinação dos órgãos públicos competentes (Brasil, MPT, 2020).

Para fazer valer a nota, o MPT ingressou com ações na Justiça do Trabalho<sup>47</sup> que em liminar condenaram as empresas iFood e Rappi a cumprir grande parte da recomendação, com

---

<sup>46</sup> Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho – CONAFRET – MPT.

<sup>47</sup> Ações Cíveis Públicas n. 1000396-28.2020.5.02.0082 e 1000405-68.2020.5.02.0056.

a garantia de assistência financeira inclusas. Apesar da reforma da decisão pelo tribunal, as empresas chegaram a criar programas para fornecer a assistência financeira, a exemplo do “Fundo Solidário e de Proteção”<sup>48</sup> do iFood. A obrigatoriedade de assegurar uma assistência financeira aos entregadores se concretizou com a Lei nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022 (apesar de ter sido sancionada já no “final da pandemia”).<sup>49</sup>

De acordo com a pesquisa de Abílio *et al.* (2020, p. 12-13), que aplicaram questionário on-line e obtiveram a resposta de 298 pessoas entregadoras, 172 delas (57,7%) afirmaram não ter recebido apoio das empresas-aplicativo para diminuir os riscos de contaminação durante o seu trabalho, enquanto 126 (42,3%) disseram ter recebido insumos de proteção ou orientações de como trabalhar de forma mais segura. No entanto, as autoras e autores apontam que dentre estes, a opção mais citada foi o recebimento de orientações sobre como diminuir o contato com os consumidores (57%), ou seja, apenas notificações no aplicativo, e a segunda opção foi o recebimento de álcool-gel (45%).

Ainda, durante a pandemia, houve uma “reconfiguração das condições de trabalho em plataformas digitais” (Abílio *et al.*, 2020, p. 3), com uma queda brusca no valor das corridas e no número de corridas em si, bem como o aumento do número de desligamentos e bloqueios dos trabalhadores. A relação com esses fatos é justamente o aumento expressivo de pessoas que passaram a prestar serviços de entrega por aplicativos neste período, que apenas na cidade de São Paulo cresceu 40% de 2020 a 2021 (Stochero, 2021). Os dados da PNAD Contínua analisados por pesquisadores do Instituto Pesquisa em Economia Aplicada (Ipea) também evidenciam esse crescimento (Góes, Firmino e Martins, 2022). O estudo analisou o período de 2016 até o quarto trimestre de 2021, e apontou uma “explosão no número de entregadores de mercadorias via moto, o qual passou de 25 mil no início de 2016 para 322 mil no quarto trimestre de 2021” (Góes, Firmino e Martins, 2022, p. 4), um crescimento de 1.072% (Góes, Firmino e Martins, 2022, p. 5).

---

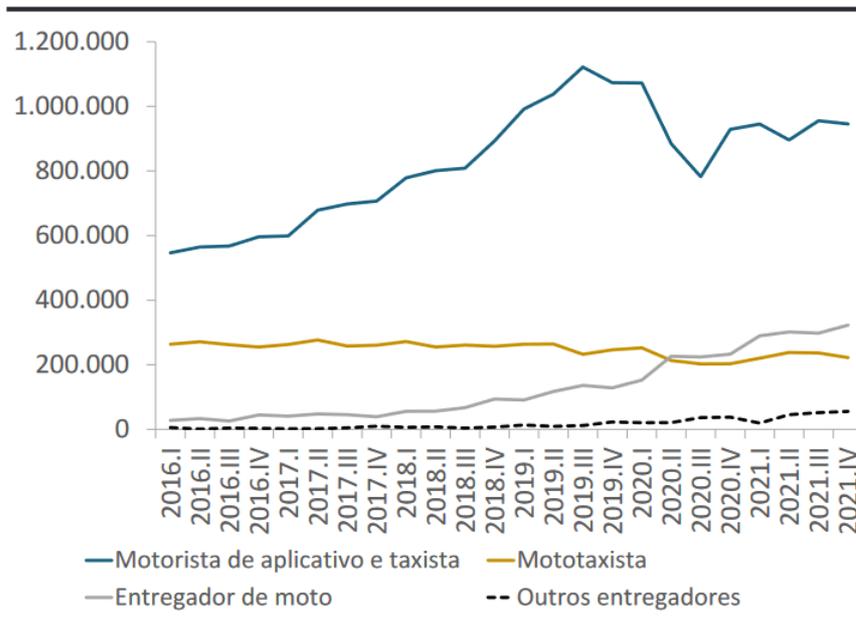
<sup>48</sup> O Fundo Solidário e de Proteção do iFood foi criado antes da decisão da Justiça do Trabalho, tendo em vista que a sua divulgação se deu em meados de 21 de março, e a decisão foi publicada em 05 de abril de 2020. No entanto, verificou-se um aumento de investimento do Fundo com o passar dos meses, o que pode ter relação com a decisão judicial, a qual só foi reformada em julho de 2020. O Fundo permaneceu ativo até 15/06/2022. Mais informações sobre o seu funcionamento, requisitos e valores em: <https://entregador.ifood.com.br/covid-19-nossa-entrega/fundo-solidario-e-de-protecao-o-que-voce-precisa-saber/>. Acesso em: 19 nov. 2023.

<sup>49</sup> A Lei nº 14.297/2022 é fruto do Projeto de Lei 1665/2020, apresentado em 07/04/2020, que apesar de ter tido requerimento de urgência na tramitação, demorou dois anos para a sanção.

A partir dos gráficos elaborados para o estudo é possível observar esse aumento, que diferentemente de outros grupos, não retraiu no período da pandemia, mas seguiu movimento contrário.

Gráfico 1 - Evolução do quantitativo de trabalhadores da *Gig Economy* no setor de transporte

### **Evolução do quantitativo de trabalhadores da *Gig Economy* no setor de transporte.**



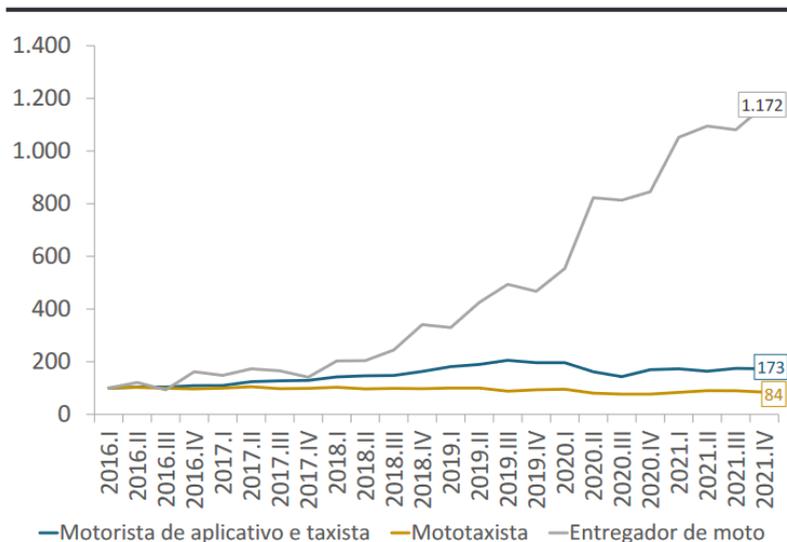
Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE  
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea

“Outros entregadores” diz respeito ao grupo de pessoas que utilizam outro meio para realizar as entregas, como bicicletas. Os próximos dois gráficos apresentam essa evolução no índice de contingente de pessoas que trabalham com entrega via motocicleta, comparando o período de 2016-2021, bem como o período que envolve mais precisamente a pandemia de Covid-19 (2019-2021):

Gráfico 2 - Evolução em índice do contingente na *Gig Economy* no setor de transportes, por subgrupo

### Evolução em índice do contingente na *Gig Economy* no setor de transportes, por subgrupo.

(2016 primeiro trimestre = 100)

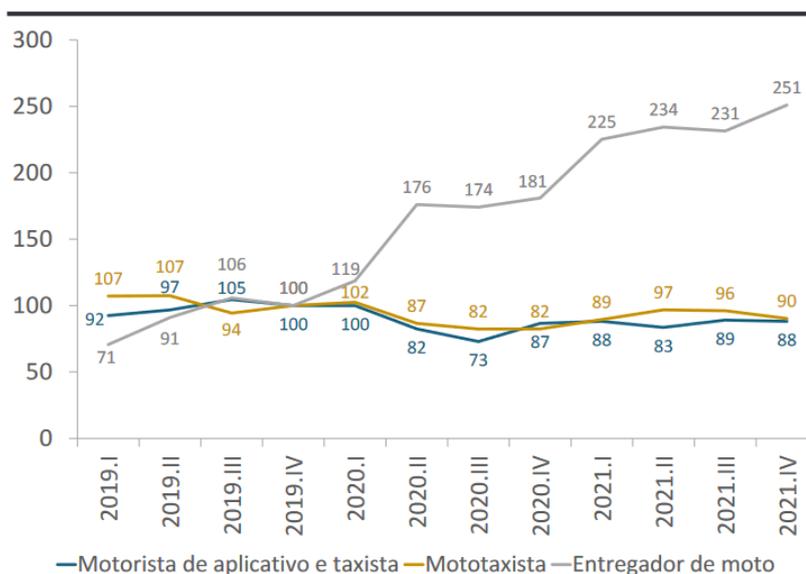


Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE  
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/IPEA

Gráfico 3 - Evolução, de curto prazo, em índice do contingente na *Gig Economy* no setor de transportes, por subgrupo

### Evolução, de curto prazo, em índice do contingente na *Gig Economy* no setor de transportes, por subgrupo.

(2019 último trimestre = 100)

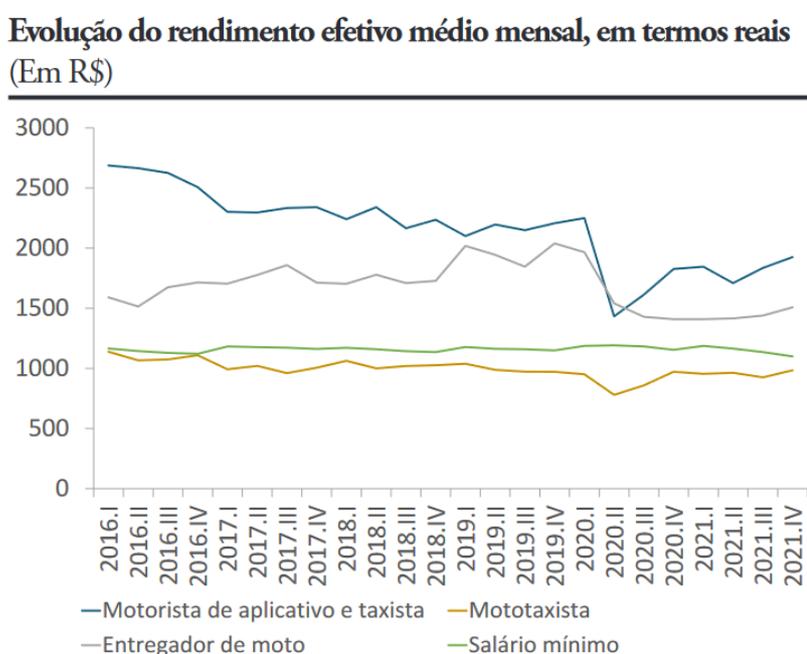


Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE  
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/IPEA

Assim, verifica-se que houve, de fato, um aumento da força de trabalho disponível que passou a realizar entregas, e assim entra a mão invisível do mercado, numa autorregulação entre oferta e procura que está completamente ligada ao conceito das plataformas. Logo, se há muito motoboy disponível, o valor da corrida cai.

Isso também foi passível de análise por Góes, Firmino e Martins (2022), que revelam a queda da remuneração dos motoboys. Observa-se que houve um aumento no ano de 2019, que caiu abruptamente com a pandemia de Covid-19 em 2020.

Gráfico 4 - Evolução do rendimento efetivo médio mensal, em termos reais (em R\$)



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE  
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/IPEA

A conclusão dos pesquisadores é de que houve uma perda na remuneração real dessas pessoas trabalhadoras no período (Góes, Firmino e Martins, 2022, p. 10), o que é ainda mais evidente no rendimento dos motoristas de aplicativos. O mesmo é concluído por Abílio *et al.* (2020, p. 15), em que restou evidenciado o longo tempo de trabalho dos entregadores, “com repercussão inversa na remuneração”. O aumento da inflação e a perda do poder de compra, combinados à redução brusca da remuneração recebida, certamente prejudicaram em muito a vida das pessoas trabalhadoras por aplicativos no período.

### 2.4.1 Breque dos apps

Essas questões não passaram despercebidas pelos trabalhadores e trabalhadoras, muito pelo contrário. Em 1º de julho de 2020 acontecia a primeira grande paralisação da classe das pessoas entregadoras por aplicativos: o Breque dos Apps. “Breque” é simbólico por remeter ao freio de um veículo, e a reivindicação é justamente frear esse modelo de exploração a que os entregadores e entregadoras estão submetidos.

O breque consistiu em um verdadeiro movimento coletivo de crítica às plataformas, e suas reivindicações envolviam o aumento do valor das corridas; aumento do valor mínimo por entrega; fim dos bloqueios e desligamentos indevidos; fim do sistema de pontuação; “auxílio pandemia”, com o fornecimento de EPIs e licença; além de seguro de roubo, seguro acidente e seguro de vida.

Figura 12 - Reivindicação do Breque dos Apps



Fonte: Breque dos Apps - Vídeo publicado pelo canal Jornalistas Livres<sup>50</sup>

Essa não foi a primeira mobilização dos entregadores, mas sem dúvidas foi a que teve maior repercussão midiática em razão do seu caráter nacional. O breque é o resultado de uma organização coletiva dos entregadores que vai muito além dos limites das cidades, o que pode ser afirmado em razão da presença das plataformas em todo o país, bem como pelo uso das mídias sociais como fonte de protestos e reivindicações.

<sup>50</sup> Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=v0iDgTjNDXE>. Acesso em: 03 dez. 2023.

Com a identificação desses trabalhadores e o reconhecimento de que vivem situações semelhantes, o caráter de revolta e união de uma classe fragmentada foi imperativo. O breque ficou conhecido pelo alto número de motociclistas e ciclistas reunidos, rodando a cidade sem parar nos aplicativos. Mas essa não foi a única forma de manifestação. Como apontado por Ludmila Abílio em uma entrevista ao IHU On-Line (Fachin, 2020), o breque não se mede pela “imagem das centenas de motos e bicicletas unidas pela cidade”, apenas. Uma face muito significativa do breque, mas não tão repercutida na mídia foi a formação de verdadeiros piquetes de greve: entregadores mobilizados em frente a shoppings, restaurantes e galpões de entrega, impedindo a saída de pedidos e de pacotes.

O canal Treta no Trampo fez um compilado de vídeos dos entregadores de todo o país, apresentando o breque nesses locais: “Pode vir polícia, pode vir tudo, não vai sair pedido no Shopping Morumbi, mano! Não sai pedido hoje, entendeu?” (Breque [...], 2020, 0:52-0:58); “Aqui no Acre, ó, brecamos o principal restaurante, o que mais vende aqui ó, ninguém tira pedido, nem Uber de carro num tá tirando pedido aqui ó” (Breque [...], 2020, 1:03-1:10).

Em um dos galpões da Loggi, em São Paulo: “Enquanto não melhorar nossas taxas de entrega, ninguém entra, ninguém sai, já era”, e outro entregador que chega para trabalhar, mas vê a paralisação, diz: “Eu vim pra trampo, tá ligado, mas eu não vou passar por cima dos caras, eu vou apoiar os caras agora na situação aí, demorou, tamo junto” (Breque [...] 1:11-1:21). Paulo Lima, mais conhecido como Paulo Galo ou Galo de Luta, foi uma das pessoas que tomou a frente do breque a partir da liderança do grupo “Entregadores Antifascistas”, criado em março de 2020. O grupo é um movimento político, de união da classe trabalhadora em face a todo o tipo de exploração do trabalho.

Uma fala de Galo sobre o Breque dos Apps traz a sua sensação sobre a paralisação:

A sensação foi mágica. A sensação de ver aquele pessoal todo ali, mas... a quantidade foi, foi foda. Mas a expressão dos companheiros e companheiras mesmo, um olhando pro outro assim, com cara de, com autoestima, tá ligado? Com um sentimento de empoderamento, tá ligado mano? Ali naquele momento, eu que passei por vários irmãos que se sentiam empreendedor, ali eu só vi trabalhador, tá ligado? O brilho no olho dos companheiros assim de se sentir trabalhador mesmo, que tava lutando pelos direitos e... Ali foi foda. (A sensação [...], 2020, 1:38-2:11)

Assim, o breque também traz uma identidade aos entregadores, desmascarando a ideia de empreendedorismo lançada pelas plataformas e manifestando a percepção de uma classe trabalhadora que reivindica seus direitos. A paralisação contou com o apoio dos sindicatos da

categoria, mas grande parte dos entregadores demonstravam não querer se associar à imagem da organização sindical.

No dia 1º de julho de 2020, já estava marcada a data para uma nova paralisação: 25 de julho de 2020. No entanto, a “máquina oculta de propaganda do iFood” (Levy, 2022) começava a se manifestar oito dias após o breque. Uma reportagem de Levy (2022) para a Agência Pública expõe a contratação de agências de inteligência e de publicidade pelo iFood, que criavam páginas e perfis nas principais redes sociais como Facebook, Instagram e Twitter com o único intuito de desmobilizar as paralisações e gerar rumores, associando os breques a movimentos políticos e sindicais (Levy, 2022). Vale a leitura da reportagem completa, que desmascara esse “gabinete do ódio” criado pelo iFood, como diz uma das fontes.

É importante apontar, entretanto, que houve de fato a atuação de sindicatos e associações de motoboys, em especial na cidade e São Paulo-SP, em que a aglomeração foi feita na sede do SindimotoSP e seguiu rumo ao Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. Esse fato gerou o incômodo de muitos motoboys plataformizados, em razão de a divulgação principal do breque se mostrar como um movimento independente; que não envolveria partidos ou sindicatos; que seria “dos motoca pelos motoca” (Manifestação [...], 2020), mas que contou com carros de som da organização sindical e reivindicações desses atores por regulamentação (o que não era uma pauta dos entregadores).

Figura 13 - Notícia do SindimotoSP sobre Breque dos Apps



Fonte: Notícias SindimotoSP<sup>51</sup>

<sup>51</sup> Disponível em: <https://sindimotosp.com.br/noticias/noticia203.html>. Acesso em: 03 dez. 2023.

Como se observa na notícia publicada no site do SindimotoSP, há a colocação de que a iniciativa e a coordenação do movimento foi realizada pela organização sindical, o que contraria os próprios relatos dos motoboys plataformizados e o que não justificaria a indignação por parte destas pessoas trabalhadoras pelo protagonismo do sindicato.

De todo modo, o breque do dia 25 de julho foi mais esvaziado no sentido da aglomeração pela cidade, mas como diz Abílio (Fachin, 2020), não é tão simples medir a adesão nessa nova forma de organização, pois ela pode se dar de diferentes modos, como apenas ficar em casa sem ligar o aplicativo, ou bloquear a saída em locais onde se originam as entregas.

As manifestações de julho de 2020 não foram as primeiras e nem as últimas. Em 05 de junho de 2020 também já havia ocorrido outra manifestação contra as injustiças da Rappi, em que já houve o chamado “breque”:

Eu acho que o bagulho de ir parar a Paulista lá é só pra ‘nois’ se reunir ‘memo’, de lá ‘nois’ ir pro mercado, ir ‘pros restaurante’, breicar tudo. Bagulho tem que parar ‘os pico’ da Rappi, vamo parar ‘os pico’ da Rappi, vamo parar os mercado, vamo parar os restaurantes, vamo fazer os cara sentir o peso no bolso igual eles tá fazendo ‘nois’ sentir, mano. Certo. ‘Vamo’ breicar tudo. (Diário [...], 2020 – 2:44-3:03)

Assim, é possível verificar como esses trabalhadores criaram formas de pressionar as plataformas a partir de seus “parceiros”, os estabelecimentos. A forma de conseguir “breicar” os aplicativos, é fazer com que os pedidos não saiam dos estabelecimentos: é mostrar também aos consumidores das plataformas a importância dos entregadores e do reconhecimento de um trabalho digno. A maneira de os consumidores colaborarem com o breque foi justamente não realizando pedidos pelas plataformas.

As plataformas de *e-commerce* também não saíram ilesas. Em 10 de junho de 2020, os motoboys no Rio de Janeiro protestaram contra a plataforma Loggi, reivindicando o aumento das taxas e a diminuição dos pacotes:

O objetivo aqui é aumentar as nossas taxas, diminuir a quantidade de pacotes. A gente tá levando 40 pacotes a 50, não cabe numa moto. Tem motoboy saindo com a mercadoria em cima do baú, mercadoria na mochila, pendurado em bolsas assim, nas sacolas, o que é proibido. Olha o álcool em gel que eles deram pra gente passar o mês inteiro, e uma máscara que nem é essa porque já rasgou. Ó o álcool em gel, isso aqui não dá nem pra uma semana (Loggi Sob [...], 2020, 2:35-3:01).

Essa manifestação teve repercussão nas mídias locais, e essa fala é do entregador Ralf em uma entrevista dada à Rede Globo. Assim, é possível observar que as plataformas se

valeram da pandemia para precarizar ainda mais o trabalho dos motoboys, reduzir valores e aumentar o tempo de trabalho. O breque dos apps no dia 1º de julho de 2020 foi a junção de diversas insatisfações e injustiças acumuladas, com a urgente necessidade de mostrar ao país a realidade das condições de trabalho desses trabalhadores e trabalhadoras e os inúmeros desafios que o tema exige, dentre eles a regulamentação do trabalho por plataformas digitais no Brasil.

### **3 DESAFIOS REGULATÓRIOS NO CONTEXTO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE ENTREGA NO BRASIL**

Abordar sobre a regulamentação do trabalho por plataformas digitais é um assunto que divide opiniões em diversos campos e atores sociais, inclusive entre os próprios trabalhadores plataformizados. Não há consenso no tema e um dos embates entre os atores diz respeito à natureza do vínculo jurídico existente: se há relação de emprego ou não; se há uma “nova categoria”; ou se são trabalhadores autônomos.

Antes de apresentar essas discussões, é preciso dizer que o Direito do Trabalho, como instrumento jurídico, é uma construção social – legislativa, doutrinária e jurisprudencial – que possui critérios historicamente construídos a partir de uma relação típica e clássica de trabalho subordinado. No entanto, como qualquer ramo do direito, o Direito do Trabalho deve evoluir com as mudanças sociais que alteram as estruturas antes postas, e é exatamente esse momento que se vive com a uberização e a plataformização do trabalho.

Não é possível fechar os olhos diante de tantas alterações no mundo do trabalho e continuar a conferir e aplicar direitos trabalhistas apenas a uma parcela da população que está inserida numa relação empregatícia clássica, formalmente reconhecida. Esses direitos, historicamente conquistados a partir de muita luta dos trabalhadores e trabalhadoras e não por um poder legal constituído, estão intrinsecamente ligados à dignidade da pessoa humana, são direitos sociais fundamentais básicos para a vida digna de qualquer pessoa. Como muito bem exposto no texto de Seferian, Souto Maior e Severo (2023), há violação da dignidade dessas pessoas trabalhadoras quando o Estado permite a exploração de uma atividade que se esquivava dos princípios da proteção e da garantia dos direitos dos trabalhadores e trabalhadoras.

Neste capítulo, almeja-se investigar os desafios regulatórios presentes no contexto das plataformas digitais de entrega. Para tanto, apresenta-se uma noção do que os motoboys têm expressado sobre a ideia de regulamentação e sobre as discussões no Grupo de Trabalho dos Aplicativos, criado pelo Governo Federal em 2023; além de algumas propostas legislativas em trâmite no Congresso Nacional.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> É sabido que a temática é também analisada no âmbito da academia e da jurisprudência, porém, no presente capítulo, deu-se maior ênfase à visão dos trabalhadores sobre a regulamentação da atividade.

### **3.1 Reivindicações dos motoboys plataformizados e visões sobre a regulamentação do trabalho por plataformas digitais de entrega**

Desde o surgimento das plataformas digitais de entrega, a categoria dos motoboys tem se manifestado por meio de sindicatos, associações e organizações coletivas diversas. As suas reivindicações ganharam força em 2020, diante da relevância dessas pessoas trabalhadoras no período da pandemia de Covid-19 e pela repercussão do Breque dos Apps, de modo que as pautas em torno de melhores condições de trabalho e da necessidade de regulamentação dessa nova forma de trabalho progrediram.

No entanto, há divergência de opiniões entre os próprios motoboys sobre a necessidade de regulamentação e sobre o modo como essa regulamentação deveria se dar. Considerando a manifestação de motoboys nas mídias sociais, em especial em vídeos na plataforma YouTube e em comentários desses vídeos – a fim de observar se a opinião é validada pelos espectadores –, há uma quantidade significativa de motoboys que não concordam com a interferência do Estado nessa relação, com a ideia de que o único interesse seria de arrecadação, sem melhorias nas suas condições de trabalho. Ainda, há a preocupação com a retirada da flexibilidade do trabalho no que se refere à escolha dos dias e horários que desejam trabalhar.

Apesar de essa escolha ser limitada pela necessidade de renda – o que faz com que essas pessoas trabalhem quase todos os dias da semana –, não se nega a possibilidade real de escolha em ligar ou não o aplicativo; em estar disponível para o trabalho na plataforma ou não. E essa sensação de liberdade e autonomia – ainda que ilusória – é algo que todos buscam, de modo que a possibilidade de uma regulamentação interferir no seu poder de escolha, faz com haja uma forte resistência.

Percebe-se, pelos comentários dos vídeos e de lives assistidas, que os motoboys que já exerciam a atividade antes das plataformas tendem a defender a regulamentação e expõem aos colegas a forma como as plataformas precarizaram ainda mais o seu trabalho. Representações sindicais da categoria defendem como ponto de partida o cumprimento das legislações federais e municipais existentes sobre a atividade de motofrete, visando maior segurança dessas pessoas trabalhadoras ao se regularizarem com os cursos exigidos e atenderem às normas de vestimenta e de adequação da motocicleta.

Essa manifestação dos sindicatos, em especial pelo cumprimento da legislação federal, não é acompanhada pela maioria dos motoboys plataformizados, especialmente no que tange ao direito de poderem trabalhar “com placa cinza”. Ainda, há divergência entre os motoboys plataformizados mais novos na atividade e os sindicatos (junto com os que exerciam a atividade antes das plataformas) no que se refere ao uso das *bags*. Isso porque, em regra, as *bags* não são permitidas na Resolução do Contran 943/2022, que dispõe em seu artigo 3º, inciso III, “a”, que o veículo deve conter “dispositivo de fixação, permanente ou removível, para instalação do baú, grelha, alforjes, bolsas ou caixas laterais, quando da realização do transporte de cargas” (Brasil, 2022), ou seja, as bolsas deveriam estar fixadas no veículo e não ser transportadas nas costas dos motoboys (embora as *bags* já existam antes das plataformas, sendo utilizadas desde o início da atividade por restaurantes, principalmente pizzarias).

Esse fato foi discutido na Câmara Municipal de São Paulo, em audiência pública que tratou da segurança no serviço de entregas via motocicleta. Um dos pontos levantados pelo presidente do SindimotoSP, Gil, foi o uso das *bags*. Defendeu que a atividade seja permitida apenas com o uso de baú, devendo as empresas detentoras das plataformas digitais fornecerem os baús aos motoboys e os pagar um aluguel em razão do desgaste que o equipamento causa à motocicleta (Audiência [...], 2022). Gil, presidente do SindimotoSP, apresenta uma proposta para regularizar a situação no Município de São Paulo:

Hoje a gente tem uma lei aí, da forma que tá, ela tá impraticável, não dá pra ir. Então qual é a sugestão pra resolver aí a curto prazo a situação? [...] Qual é a proposta que o sindicato apresentou pra quem nos procurou aí, Secretário do Transporte, pessoal da Secretaria de Segurança Pública e Detran. Qual seria a alternativa pra esse negócio não ficar na mão das raposas? Quem ‘é’ as raposas? Nesse caso aqui eu dou nome: é o iFood e Rappi, porque as outras empresas de aplicativo, embora esteja tudo errado, mas pelo menos já cumprem algumas regras aí. Então qual seria a regra, de início imediato: um cadastramento geral, que quem tem que ficar com o cadastramento é o município, não é as empresas, entendeu; um adesivo para colocar no baú, entendeu, ao invés das *bag*, aonde todos vão poder ter um adesivo com a numeração da placa, uma licença provisória, entendeu, para colocar ali, e dentro de o período de um ano, um ano e meio, que a prefeitura, junto com a comissão, o Estado, polícia militar, polícia civil e todo mundo, entendeu, possa acompanhar, e de uma certa forma a gente conseguir avançar dentro do processo de regulamentação. Quem é que vai dar ‘esses’ baú? É o iFood. Porque uma *bag*, ela custa oitenta reais, um baú custa cento e cinquenta reais. Meus nobres vereadores, vocês sabem por que o iFood não quer a lei da *bag*? Porque ele tem que pagar um aluguel de equipamento de setecentos reais para cada trabalhador, é por isso que ele não quer. Sendo que hoje a *bag*, ela é uma situação proibida por lei, ela causa acidente, ela estraga a coluna do cara e tem cara aí levando peça de moto, compra de supermercado dentro de uma *bag*, não tem como. Então assim, o que nós como sindicato consegue enxergar: dá pra deixar bagunçado? Não dá. Dá pra ir a ferro e fogo do jeito que tá? Não dá. Então qual seria o papel do município, entendeu? Fazer um pré cadastro geral de todo mundo, identificar quem é todo mundo, liberar o número de uma licença provisória, todo mundo vai ter que usar baú se quiser ficar na profissão e botar lá a numeração. (Audiência [...], 2022, 1:03:24-1:05:59)

Assim, a proposta do SindimotoSP para o município seria, de fato, regularizar e adequar os motoboys da capital paulista à lei municipal, com o cadastramento de todos que exercem a atividade, e isso incluiria a necessidade de ter o baú ou outra ferramenta permitida em lei fixada no veículo. No entanto, muitos motoboys plataformizados não concordam com as regras das leis federais e municipais, e entendem ser um óbice ao livre exercício do trabalho. Além disso, apontam que a regularização é burocrática e gera custos, causando impedimento para que mais pessoas possam trabalhar. Essa discussão entre *bag* e baú é complexa e se insere no âmbito de saúde e segurança do trabalhador, tendo em vista que os riscos de acidentes e de danos à saúde física (especialmente na região das costas) é, de fato, maior com o uso das *bags*. Um motoboy sindicalizado, Marcão, que estava na audiência pública, chama atenção para o seguinte:

É uma revolta. A gente que ta no dia a dia sabe como que é. Hoje o INSS, muito tempo lá atrás ele esteve nessa casa, onde as bolsas, elas acabaram com várias e várias vidas de trabalhadores que até hoje estão vegetando, infelizmente. Outros foram mortos, buscando o pão de cada dia, no meio do trânsito, no meio dos ‘caminhão’ onde essas ‘bolsa’ elas ‘enroscava’, você caía o carro passava por cima. Então quem é velho de rua viu muitos irmãos e irmãs caindo no chão mortos por causa dessa bolsa (Audiência [...], 2022, 2:10:52-2:11:25).

Ocorre que essa é uma pauta levantada principalmente por motoboys organizados em sindicatos e associações, sendo possível observar a discordância dos motoboys plataformizados – principalmente os “placa cinza”, ou seja, os que não estão regularizados, sobre a substituição das *bags* pelos baús (iFood Entregador [...], 2022). Em 2023, o iFood distribuiu baús a alguns motoboys, segundo o motoboy influencer Dinho (Entregador iFood instala [...], 2023). Ainda sobre a questão das *bags*, é importante esclarecer que o iFood, em regra, não distribui *bags* aos motoboys, apenas fornece, esporadicamente, uma capa para a *bag* (o interior da *bag* geralmente é uma caixa de isopor laminado).<sup>53</sup><sup>54</sup> A Loggi, por sua vez, possui um aluguel do seu famoso baú azul, cobrando uma taxa mensal de R\$ 9,90 do motoboy pelo uso (Loggi, 2021). Não há uma resolução sobre a questão das *bags*, mas essa é apenas uma das divergências que podem ser encontradas entre os motoboys sobre a execução da atividade de entrega por plataformas.

<sup>53</sup> Importante ressaltar que grande parte dos eventos em que o iFood fornece a capa da *bag*, na verdade é uma troca: se o motoboy está com a capa da Rappi, para ter a do iFood ele precisa entregar a sua capa da Rappi. Disponível em: <https://youtu.be/0oU5LUnx8SQ?si=8yFFKd-38sKzfr3n>.

<sup>54</sup> Ainda, caso seja um motoboy OL do iFood, a capa da *bag* pode ser disponibilizada automaticamente quando seu cadastro é aceito, como ocorreu com o motoboy Uerick. No vídeo a seguir disponibilizado, ele explica como conseguiu a sua capa e mostra o interior da *bag* sendo a caixa de isopor laminado, que adquiriu por R\$ 50,00. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=-LzofCHVXH8>.

Ainda na audiência pública relatada, uma fala do representante do iFood, João Sabino, explicita que as empresas detentoras das plataformas digitais de entrega não reconhecem as legislações atuais como aplicáveis aos motoboys plataformizados, uma vez que entendem que a atividade é diferente da do motofretista:

[...] a natureza da operação do serviço de entregas, do *delivery*, ela é distinta do serviço de motofrete. Então a atividade exercida pelos entregadores de aplicativo, e aqui eu falo em nome do iFood, ela não desrespeita a Lei do motofrete, é uma atividade que possui natureza privada, e por isso é necessária outra legislação, como dispõe o motofrete (Audiência [...], 2022, 1:11:34-1:12:02).

Assim, entende-se que não há intenção das plataformas digitais em se adequar às leis que regulamentaram a atividade dos motoboys, visto que não reconhecem as atividades como iguais. Neste ponto, é importante ressaltar que a atividade, em si, continua sendo a de entrega por motocicleta. A única diferença é a forma de organização dessa atividade, que atualmente pode se dar por plataformas digitais e por sistemas de gestão informatizados e automáticos, que por meio de algoritmos, distribui o serviço aos motoboys via aplicativo em dispositivo móvel. Entretanto, as motivações da regulamentação da atividade envolviam, principalmente, questões relacionadas à saúde e segurança dos motoboys, que não se diferenciam do trabalho prestado por plataformas digitais.

Em continuidade à fala, o representante do iFood, João Sabino, afirmou que 70% dos entregadores utilizam a plataforma como complemento de renda e que ficam logados apenas 40 horas por mês, “o que dá mais ou menos 2 horas por dia” (Audiência [...], 2022, 1:12-09-1:12-25), razão pela qual não faria sentido submeter essas pessoas trabalhadoras à regularização. A fala foi duramente criticada pelos representantes da categoria presentes, tendo em vista que os dados apontam para uma realidade bastante diversa. Uma pesquisa recente do IBGE apresentou que a jornada de trabalho dos motoboys plataformizados é, em média, de 47,6 horas semanais, 4,8 horas a mais em comparação com a média habitual dos motoboys não plataformizados, que é de 42,8 horas (IBGE, 2023, p. 7). Não se questiona, certamente, a existência de pessoas que utilizam as plataformas como complemento de renda. No entanto, a atividade que se inicia como um bico tem se tornado a atividade principal de muitos trabalhadores e trabalhadoras, de modo que a afirmação de Sabino demonstra um entendimento diverso da realidade vivenciada pelos motoboys que trabalham na plataforma, os quais possuem jornadas de trabalho muito superiores às citadas em sua fala.

Como foi possível compreender no capítulo 1, a atividade profissional dos motoboys já era uma atividade em que a jornada tendia a ser superior ao máximo legal. Isso não se atenua com a chegada das plataformas digitais, pelo contrário: o motoboy fica à disposição, on-line, esperando tocar as corridas e não recebe pelo período todo que fica logado no aplicativo, apenas pelas entregas realizadas. Chega-se ao ponto do principal desafio regulatório de acordo com os motoboys: a divergência de entendimento sobre o que é considerado tempo de trabalho.

### 3.1.1 Hora logada x hora trabalhada: discussões no Grupo de Trabalho

Essa divergência foi um dos impasses que os representantes dos motoboys encontraram no Grupo de Trabalho (GT) do Governo Federal, que abriu a discussão para a regulamentação do trabalho por plataformas.<sup>55</sup> As duas pautas prioritárias definidas no GT foram a remuneração mínima e a saúde do trabalhador. Ocorre que não foi possível passar da primeira pauta em razão da discordância dos atores sobre a base do pagamento: a partir de que momento seria contabilizada a hora de trabalho? A partir do momento em que o motoboy está on-line ou apenas durante a corrida? Para os representantes dos motoboys platformizados no GT, a luta é pela hora logada. Ou seja, a partir do momento em que fica on-line no aplicativo, até quando o desliga, deverá ser considerado tempo à disposição, portanto, hora de trabalho. No entanto, esse entendimento não foi considerado pelos representantes das plataformas, que seguiram a negociação apenas no que para eles é considerada hora efetivamente trabalhada: do aceite de uma corrida até a entrega.

Assim, não havendo acordo sobre a base de cálculo das horas trabalhadas, o GT para os motoboys não teve êxito. Após a finalização do GT, em outubro de 2023 a discussão foi para a Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados, e a fala de Nicolas, um dos representantes da Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos (ANEA) aponta a problemática da discussão inicial que travou as pautas que ocorreriam nos quatro meses de negociação:

Nós apresentamos 12 pontos. 12 pontos que nós queríamos ver discutidos dentro daquele GT. A gente não passou do primeiro, que a gente elegeu falar de remuneração primeiro e a gente não passou. Eu não tô falando que a gente chegou num acordo desse e não foi pro segundo, a gente não passou do primeiro. E eu

---

<sup>55</sup> O GT, instituído a partir do Decreto nº 11.513 em 1º de maio de 2023, não contava com representantes diretos dos motoboys, apenas com centrais sindicais. Foram posteriormente incluídos o SindimotoSP e a Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos (ANEA), organização de motoboys não sindicalizados.

gostaria de exemplificar aqui, de mostrar aqui, na verdade, qual que foi a parede, no fim das contas. Não foi uma questão de valores, né. Porque normalmente nos jornais sai como se fosse uma coisa de 35 versus 17, né, como se fosse uma negociação de valores, pura e simplesmente, e não é, né. Na verdade a gente tá fazendo uma defesa de conceito, a defesa de que se a gente sai pra trabalhar, nós estamos trabalhando. Não existe, por exemplo, a contratação, num sei, pensa bem, se uma lanchonete resolve contratar um chapeiro, vira pro chapeiro e fala: ‘Ok, mas você só vai receber no momento que você estiver fritando bife. Porque no momento em que você tiver ali parado e não tiver nenhum cliente, aí você não vai receber não.’ Qual chapeiro vai aceitar esse trabalho, não é mesmo? Aliás, se ele aceitar, em qual condição social ele já está? Porque no fim das contas é mais ou menos essa discussão que a gente tá fazendo aqui, porque a gente aceita. E a gente aceita porque isso revela a profundidade de um outro debate, que a gente não pode entrar aqui agora porque ele muito é mais profundo. Mas a realidade é essa, nós aceitamos por exemplo ficar 3 horas parado na rua esperando um pedido chamar e não receber nada por isso. Só que isso tá errado, né. Porque isso inverte o risco do trabalho, a atividade econômica não sou eu quem controlo. Não são vocês quem podem fazer promoção? Não são vocês que podem atrair cliente, fazer anúncio na rádio, fazer alguma coisa. São vocês que controlam a atividade econômica, não tem como eu determinar em que momento o pedido vai chegar na minha mão, de forma que eu não posso assumir esse risco. Então é esse o conceito, e a gente precisa receber pelo momento que a gente tá logado. Como eu disse, não é uma questão de valor, é uma questão de conceito. Se eles falassem assim: ‘ó, a gente vai pagar 15 reais pela hora logada’, opa, vamo começar a conversar, porque esse conceito a gente precisa firmar, né. Então não é a questão do valor, se é assim que sai no jornal, eu já tô desmentindo aqui. O problema não é o valor, o problema é a ideia, né. Por que? Porque eles não querem assumir a responsabilidade da atividade econômica que eles exploram. E isso tá incorreto, isso vai de contra a legislação brasileira consagrada, e a gente precisa expor isso, que eles simplesmente não assumem risco nenhum. Porque assim fica muito fácil. Os restaurantes não são deles, as motocicletas não são deles, os carros não são deles, o que que é deles no fim das contas? Qual que é o equilíbrio? Mesmo que, olha só que interessante, o Renan falou aqui mais cedo, né, a respeito da relação poder ser trabalhista, ou ser cível, num sei o que. Ainda que fosse cível, ainda que fosse cível, porque isso é absolutamente medieval, é necessário existir equilíbrio entre contrato, por exemplo. Qual equilíbrio há nisso? Se eu, por exemplo, caio durante uma entrega. O meu risco é ficar sem a perna, o seu risco foi qual? Ter que devolver o dinheiro do lanche. Qual equilíbrio existe nisso? Ainda que fosse cível, não é mesmo? Então a gente tem que discutir isso aqui saindo da relação medieval que foi construída, não é mesmo? Infelizmente dentro do GT nós não pudemos aprofundar em todas as questões [...] (Regulamentação [...], 2023, 1:00:45-1:04:05).

Os doze pontos referidos são os eixos de propostas presentes na Carta da ANEA sobre a regulação do trabalho por plataformas digitais, em que expõem uma carta de direitos para os motoboys visando um trabalho digno (ANEA, 2023). Os doze pontos são: a formalização da relação de trabalho (com a definição de um estatuto dos trabalhadores de plataformas digitais, cuja relação de trabalho deve ser considerada com presunção de emprego); acesso à previdência social; garantias e remuneração (que inclui o tempo à disposição; adicional de periculosidade; direitos trabalhistas como o pagamento do proporcional ao 13º salário, ao FGTS; férias; auxílio-alimentação); definição de jornada de trabalho e descanso semanal (prevendo a jornada flexível, com liberdade de escolha de horários para início e término da jornada, compreendendo todo o tempo à disposição, ou seja, tempo de disponibilidade – do momento do *login* até o *logout* na plataforma, independente da realização de entregas; o

pagamento de horas extras em jornada superior a oito horas, não podendo ultrapassar dez horas diárias); responsabilidade por custos e equipamentos (prevê o valor mensal a título de aluguel da motocicleta no valor de R\$ 2,50 por hora trabalhada ou em valores negociados por acordo coletivo); seguro de acidentes de trabalho; auxílio-doença e auxílio-acidente; garantias contra desligamento abusivo (prevê procedimento prévio que assegure a oportunidade de o trabalhador apresentar sua defesa; e que o desligamento só poderá ocorrer por motivo justificado, por escrito, com aviso prévio de trinta dias); condições de trabalho e serviço de apoio (trata sobre a responsabilidade das plataformas por condições de trabalho decentes e de respeito às normas de proteção à saúde e segurança, com fornecimento gratuito de EPIs e base de apoio físico para os trabalhadores); liberdade de associação e sindical; direito à informação e transparência do algoritmo; e por fim, registro profissional e carteira de habilitação (prevê que terão direito à CNH para a categoria moto-frete e registro do veículo na categoria aluguel, conforme a Lei nº 12.009/2009; trata da necessidade de revisão da lei; e da isenção total das taxas pelo órgãos de trânsito (ANEA, 2023).

Todos esses assuntos são relevantes de serem discutidos numa eventual regulamentação do trabalho por plataformas. A fala de Nicolas, supracitada, expõe a dificuldade de ultrapassar do tópico de remuneração, que automaticamente brecou todos os demais pontos. A proposta de valor apresentada pelos representantes dos trabalhadores era de R\$ 35,76 por hora à disposição, o que já contabilizava os seguintes valores (por hora): remuneração mínima (R\$ 6,50); custo operacional (R\$ 9,42); locação de moto (R\$ 4,89); remuneração a título de taxa de entrega (R\$ 13,00); e periculosidade em 30% (R\$ 1,95) (Brigatti, 2023; O Conselho [...], 2023). Para as pessoas entregadoras na modalidade bicicleta, o valor da hora era de R\$ 29,63.

Além da remuneração, a proposta ainda contava com a previsão de cesta básica, seguro de vida, plano de saúde e descanso semanal remunerado, bem como com a tabela com todos os custos envolvendo o valor apresentado (O Conselho [...], 2023). No entanto, não foi possível avançar nos demais tópicos, e a frustração, principalmente, dos membros da ANEA com a forma como o GT se deu foi evidenciada pela saída de membros durante as discussões, que afirmaram não haver possibilidade de negociação diante da irredutibilidade das empresas (Melito, 2023; “Por que [...], 2023). Algumas falas de Alexandre, motoboy da ANEA, são

relevantes para explicar o seu desapontamento e o descaso do governo na defesa dos interesses da categoria:

A gente tá se sentindo usado, entendeu? A gente tá sentindo só como uma assinatura embaixo do documento, como se a gente tivesse sido levado lá pra Brasília só pra dizer que ouviram os trabalhadores, entendeu irmão? E é isso aí que deixa a gente mais chateado. (“Por que [...], 2023, 31:59-32:10).

Eu fico impressionado dessa segurança toda pra poder fazer isso, entendeu, como que eles entraram numa mesa de negociação e não querem abrir de jeito nenhum? Aí eu falei pro secretário “olha, secretário, não tem jeito de negociar.” Aí ele falou “tá, mas por que vocês querem hora logada?” Eu falei “secretário, acontece muitas vezes de a gente estar parado num lugar, esperando tocar um pedido, toca um pedido para um entregador com três, três entregas no mesmo pedido, uma rota tripla que a gente chama, e tem dois ‘entregador’ do nosso lado, os dois ficam ali sentado na sarjeta, na calçada, ou seja lá onde for, e você sai com uma entrega, com uma rota com três pedidos, e os cara ficam ali sentado. Se fosse dividido isso para todo mundo, seria bom, seria melhor, o nosso serviço ia render mais e a gente ia ganhar melhor, mas não acontece justamente porque a plataforma depende dessa precarização, dessa exploração.” Aí o secretário pegou e olhou para mim, falou assim “ah mas isso acontece, é? Não sabia que isso acontece”. Pô a gente tá falando disso há quatro meses, cara, a gente tá desde junho falando sempre sobre os mesmos assuntos e aí é onde eu digo para ti, parece que a gente não é ouvido, entendeu, porque como é que vai perguntar uma coisa que a gente tá falando desde o início? Desde a primeira reunião é falado sobre isso” (“Por que [...], 2023, 39:54-41:04)

Essa decepção com o governo também foi sentida por Jr. Freitas, um dos fundadores da ANEA, que se sentiu enganado antes mesmo da abertura do GT, e que em março de 2023, se frustrou com os rumos da regulamentação e decidiu sair da Aliança para poder se manifestar:

Não tive mais retorno do Gilberto Carvalho e aí começou a vir muita informação de que o governo estava conversando com as empresas de aplicativo, com as centrais sindicais, e que eles já tinham uma regulamentação pronta, que talvez isso não passasse de um teatro. Vi que o governo estava batendo muito numa questão de seguridade social, que é o pagamento de INSS para você ter direito a aposentadoria ou se você sofreu acidente. Comecei a analisar, por que eles batem tanto na seguridade social? Porque a seguridade social é boa para o aplicativo, seria um mínimo. Só que isso, pra mim e pra Aliança, não é o essencial. Só seguridade social não ia resolver nosso problema. É uma parte importante, que tem que estar incluída. Mas eu imaginei que, quando a regulamentação saísse e eles anunciassem que o entregador teria direito a aposentadoria e a seguro acidente, eles iam sair como heróis. E pra gente não ia resolver, tem inúmeras outras coisas pra resolver. Me parece um plano do governo com os aplicativos e com a central sindical. Nem o próprio sindicato dos motoboys estava aceitando, porque praticamente o Sindicato dos Motoboys de São Paulo [SindimotoSP] ficou de fora da negociação. A negociação foi só realmente com as centrais sindicais. A gente não sabe o que eles conversaram até hoje, não está muito claro. Foi aí que eu comecei a pensar que a gente está caindo numa pegadinha. Comecei a tentar falar com o secretário, o secretário não respondia. O ministro recebeu a central sindical, o ministro recebeu a Uber, o ministro recebeu o iFood. Mas o ministro não recebeu a Aliança dos Entregadores de Aplicativo e, quando foi conversar com a gente, conversou uma vez só e mandou o secretário. Foi aí que eu tive o start de me retirar da aliança para poder falar algumas coisas que eu gostaria de falar, porque isso também poderia prejudicar a aliança. A gente poderia sofrer retaliação. Então a aliança continuou fazendo o projeto, eu me retirei. [...] O governo só pediu as propostas, mas não tem uma conversa, não tem um grupo de trabalho, não tem pesquisadores. Eu achei que eles iam fazer isso, pegar um grupo de trabalho e montar [o projeto] junto com

especialistas. Pegar as demandas, pôr no papel, os especialistas vão ver aquilo que é possível, o que não é. Eu achei que ia ser nesse modelo, mas vi que não vai ser, por isso já não consigo mais acreditar nesse processo. Vai passar [a regulamentação], e a gente vai ter que começar a trabalhar tudo de novo, para conseguir puxar uma nova greve. Isso vai dar trabalho, porque o trabalhador já está desacreditado, que a greve não vai resolver muito. Tanta greve que a gente fez, e nunca resolveu o nosso problema. Nem o breque dos apps, que foi uma greve que pegou nacionalmente e repercutiu muito. De lá para cá as coisas pioraram. Só o governo mesmo, que dialoga com o trabalhador, que pode resolver o problema. Mas, infelizmente, eu me senti enganado pelo governo. Como é que você vai fazer uma regulamentação se você não tem os dados nas mãos? Se você vai regulamentar a categoria, primeiro você precisa saber quantos trabalhadores tem. Depois, quantos fazem uso [dos aplicativos] em tempo integral, quantos usam como complemento de renda, para depois você saber o que fazer e como vai agir com a categoria. O atual governo não sabe quantos trabalhadores existem. Eles têm uma média, chutam, mas não foi feita essa pesquisa. Se for para regulamentar apenas colocando seguridade social, aí não precisa. Quem estiver na sua plataforma, [a empresa] vai ter que pagar. Pronto, aí é simples. Mas se você vai fazer uma regulamentação mesmo, preocupado com quantas pessoas vão ficar desempregadas, quantas serão afetadas, quantas trabalham com a moto, qual é o índice de acidentes... [Isso] o governo não tem, porque o Brasil é muito grande. Tem alguns detalhes que eles não vão saber como lidar. Está tudo muito superficial para mim (Melito, 2023).

Desta forma, com os relatos acima, percebe-se que a discussão no GT ocorreu de forma superficial, sem atenção ao que pesquisadores e pesquisadoras poderiam agregar de dados sobre essa nova forma de trabalho e sem ouvir os apelos dos representantes dos motoboys.

A proposta final das associações<sup>56</sup> das empresas detentoras das plataformas digitais foi de R\$ 11,00 a R\$ 12,00<sup>57</sup> por hora efetivamente trabalhada (AMOBITEC, 2023; MID, 2023), o que não foi aceito pelos representantes dos motoboys. Assim, não chegaram a um acordo, principalmente em razão do conceito de hora trabalhada adotado pelas empresas. No caso, as plataformas de entrega de produtos do *e-commerce*, representadas pela MID, apresentaram uma proposta por rota e não por hora, em razão das diferenças do setor.

É importante apontar a relevância da discussão trazida pelos motoboys, tendo em vista que a regulamentação por hora trabalhada – do período em que o motoboy aceita a corrida até a entrega – desconsidera todo o tempo em que ele fica à disposição da plataforma. Uma das justificativas da AMOBITEC para não considerar a hora logada é a possibilidade de as pessoas trabalhadoras estarem logadas, mas inativas na prática, realizando outras atividades pessoais ou outros trabalhos; estarem logadas em diversas plataformas simultaneamente; e de

<sup>56</sup> Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia – AMOBITEC, representante do iFood, Uber, 99, Lalamove, Zé Delivery, entre outras; e Movimento Inovação Digital – MID, representante da Rappi, Loggi, InDrive, Mercado Livre, entre outras.

<sup>57</sup> Proposta de R\$ 12,00 pela AMOBITEC. A MID, por sua vez, diferenciou as plataformas de *delivery* e as de entrega de produtos do *e-commerce*, de modo que a proposta para as primeiras foi de R\$ 11,00 por hora trabalhada e para as segundas, R\$ 12,00 por corrida mínima e rotas de até 8km.

recusarem as solicitações de entrega ou as cancelarem após o aceite, sem que haja controle sobre o tempo em que permanecem logadas (AMOBITEC, 2023).

Diante das justificativas apontadas, é preciso registrar a sugestão elaborada por pessoas pesquisadoras, as quais, em contato com os motoboys, apresentaram uma proposta que poderia solucionar as problemáticas apontadas pela representante das plataformas. A responsável pelo projeto é Paula Freitas, pesquisadora da Universidade de Campinas (Unicamp) que idealizou uma plataforma digital pública e governamental a que deu o nome de Integra Brasil, que seria integrada com as plataformas digitais de trabalho e espelharia o registro das atividades de todas as plataformas em que a pessoa trabalhadora estivesse conectada, dividindo o custo social e de trabalho entre as empresas de acordo com a produtividade em cada uma delas (Boehm, 2023; Entregadores [...], 2023).

Essa solução já seria suficiente para lidar com algumas das justificativas apontadas. A questão principal aqui é compreender as razões pelas quais faz sentido ou não a hora logada ou a hora trabalhada. Para tanto, reitera-se a forma como diversas plataformas funcionam, dentre elas a que mais possui motoboys cadastrados, iFood: os motoboys ficam on-line à espera de uma corrida. A corrida depende dos pedidos dos clientes da plataforma, e esta, por sua vez, tem seus critérios para distribuir os pedidos aos motoboys. Caso um motoboy não esteja à disposição, ou seja, não esteja simplesmente logado na plataforma, on-line, existe como o pedido chegar até o seu aplicativo? Não. Logo, para que seja possível receber os pedidos, é preciso estar on-line. Uma vez on-line, o motoboy está à disposição da plataforma. No entanto, é possível ainda recusar corridas que entende não serem boas ou em locais perigosos, de modo que a plataforma pode encaminhá-las a outro motoboy. O que demandaria reflexão, neste caso, é se com o pagamento por hora logada, o motoboy poderia continuar rejeitando os pedidos.

Neste ponto, vale um lembrete: apenas o motoboy nuvem pode recusar as corridas, os motoboys OL, que estão vinculados a um operador logístico, já são obrigados a aceitar todas as corridas. Ainda, a rejeição para o motoboy nuvem não é totalmente permitida. Caso o motoboy rejeite três ou quatro corridas – os critérios não são claros –, ele pode ficar com uma restrição de quinze minutos (iFood, 2023g). Dinho motoboy diz o seguinte: “O iFood, dependendo do dia, se você rejeitar três entregas consecutivas ele já te bloqueia por quinze minutos, entendeu, três, quatro entregas ele já faz isso” (Entregadores [...], 2023, 8:00-8:08).

Assim, a possibilidade de rejeitar as corridas, segundo o motoboy Nicolas, representante da ANEA, já não é tão elástica, em razão das restrições temporárias e dos bloqueios brancos (ficar sem receber corridas mesmo sem ter restrição indicada no aplicativo, o que pode ocorrer quando há histórico de recusas) (Entregadores [...], 2023). O motoboy Ralf também traz uma reflexão sobre a baixa probabilidade de se acabar com a recusa, que já “não pode”, segundo ele:

Eu acredito que possa ser assim: um número de recusas em áreas de risco etc., até porque se o cara vai ganhar por hora, se ele pode recusar qualquer entrega, ele vai recusar todas e vai ganhar por hora. Então assim, tem como iFood ou outros aplicativos ‘identificar’ que o cara tá rejeitando muito e bloquear o cara, punir, como pune hoje em dia. Seria como se fosse mandar embora, mas eu acho que isso vai ser estudado pelas plataformas, principalmente. Vai ter sempre o aval ali das associações, sindicatos que tiverem envolvido no meio para ver se aceita ou não, deve ser assim uma conversa, mas é lógico que não vai poder rejeitar tudo porque hoje em dia já não pode, tá bem claro isso. Se você rejeitar muito, o Roseno na minha *live* falou assim “ah eu rejeitei dez e fiquei meia hora de castigo”. Então não pode rejeitar hoje em dia, por que que poderia depois da regulamentação?” (Entregadores [...], 2023, 7:01-7:54)

Assim, verifica-se que a possibilidade de rejeitar as corridas é bastante limitada, e essa limitação deve continuar com qualquer regulamentação. O que os motoboys exigem é clareza nos critérios para as restrições e os bloqueios, e que haja a possibilidade de se defenderem em caso de bloqueios indevidos.

Retomando as questões sobre hora logada ou hora trabalhada, para que o pedido toque para o motoboy, ele precisa estar logado no aplicativo, portanto, on-line, à disposição, e ainda não possui liberdade total para recusar as entregas que entende não serem vantajosas. Uma fala da pesquisadora Renata Dutra na Comissão de Trabalho retrata com exatidão o que se deseja expor em relação a esse tema:

A gente não computa jornada de trabalho com tempo de atividade efetiva. A gente computa jornada de trabalho com tempo à disposição do empregador. Se o trabalhador está à disposição do empregador e você consegue fazer uma entrega rápida, ou você consegue rapidamente receber um carro de corrida, é porque o trabalhador está disponível. E porque o trabalhador está disponível, isso agrega ao empreendimento, isso agrega àquela atividade econômica e esse tempo é computado para todas as atividades regidas pela Consolidação das Leis do Trabalho, tem que ser computado também pros trabalhadores e trabalhadoras. Não há discussão sobre valor da hora, sobre remuneração do trabalho sem discussão sobre tempo de trabalho. E nós precisamos discutir as propostas sobre tempo de trabalho, sobre valor da hora trabalhada em diálogo com a questão da jornada de trabalho, com a questão das pausas de trabalho, com a garantia dos repousos, inclusive dos repousos remunerados, que estão assegurados na nossa Constituição e na nossa legislação. Isso é muito insuficiente: a discussão pautada na remuneração, que não passa por uma discussão sequer sobre jornada de trabalho e tempo de não trabalho é uma discussão absolutamente insuficiente e nos preocupa muito enquanto pesquisadores e pesquisadoras. Uma inserção previdenciária também que seja pautada numa qualificação desses trabalhadores artificial como autônomos, como MEI, é uma inserção previdenciária precária, menos garantista do que inserção que pode

acontecer a partir de um sistema público de proteção social que se consagra em função da proteção do trabalho subordinado, e que oferece o maior leque de proteções desse trabalho. (Regulamentação [...], 2023, 1:43:44-1:45:24)

Essa fala expressa a preocupação com o tema da jornada de trabalho, que é o que está de fundo de toda a discussão entre hora logada e hora efetivamente tralhada. Isso porque como já exposto, as jornadas de trabalho dos motoboys superam o limite legal, e são inúmeros relatos de trabalhadores e trabalhadoras que ultrapassam doze horas de trabalho em cima de uma moto ou de uma bicicleta.<sup>58</sup> Além disso, embora ainda não se tenha entrado nas questões relativas ao vínculo de emprego, vale trazer o artigo 4º da CLT: “Considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada.” (Brasil, 1943). Deste modo, o tempo que o trabalhador está aguardando ordens – ordens algorítmicas, neste caso – devem ser consideradas como tempo à disposição, pois de fato estão à disposição das plataformas.

É importante o que a pesquisadora Dutra traz, pois a razão de a empresa conseguir fazer uma entrega rápida é apenas porque existem trabalhadores e trabalhadoras on-line, à disposição, aguardando para realizar uma corrida. Caso não estivessem logados no aplicativo, como seria possível a distribuição das entregas? O que fora trazido também pela fala de Nicolas, na mesma oportunidade, a ideia é de que quando o trabalhador liga o aplicativo e sai para trabalhar, ele já está trabalhando, e isso já deve ser considerado tempo de trabalho. Caso contrário, o trabalhador fica completamente à mercê do algoritmo, que por qualquer razão pode não enviar corridas, mesmo a pessoa trabalhadora tendo ficado o dia todo esperando o aplicativo tocar.

Nesse contexto, traz-se uma fala extensa de Ludmila Abílio, mas que engloba toda essa problemática da redução do trabalhador à força de trabalho, unindo com as implicações sobre o processo de uberização e informalização do trabalho:

As determinações sobre o que é o tempo de trabalho, o que é a jornada de trabalho, vão pro espaço. E esse trabalhador, ele é movido a quanto ele precisa pra sobreviver; pra garantir a sua própria reprodução social. Só que todas as regras do trabalho dele estão nas mãos das empresas. Então esse processo de informalização vai ter impactos sobre a distribuição, sobre a precificação e sobre o tempo de trabalho. E pode ir além. Se a gente olhar sobre o despotismo algorítmico, o que a gente vai ter que olhar? Que a mesma empresa que define as bonificações etc., é a mesma empresa que define se você vai ou não conseguir cumprir a meta. Então nós estamos

---

<sup>58</sup> Com uma busca simples na plataforma de vídeos YouTube, onde os motoboys costumam publicar suas rotinas de trabalho, é possível encontrar diversos vídeos em que os motoboys mostram sua rotina de doze, treze, quatorze e até quinze horas de trabalho nas plataformas.

vendo de fato uma forma de centralização do controle que ela é um passo mesmo a mais nas formas de exploração do trabalho. Porque veja bem, nem o bônus tá garantido, então o que que a empresa faz? E aí eu tô me baseando em relatos dos motoboys mesmo, né: Vai chover das nove a uma da tarde? A empresa sabe o que? No cálculo risco-custo-benefício, a tendência do motoboy é não trabalhar na chuva, porque ele morre na chuva, né, ele se acidenta e morre. Bom, o que que a empresa faz? Ela aumenta o valor. Das nove a uma, exatamente o período que deve chover, o seu trabalho, quem fizer dez corridas, ganha cem reais a mais. Aí o cara vai lá e se engaja, é isso que a gente chama de gamificação do trabalho (que a gente também tem que tomar cuidado com o fetiche desse termo [...]). [...] só que tem um problema aí, né. Porque ele precisa fazer dez corridas pra ganhar cem. Quando chega a nona, ele não recebe mais corrida. Isso é experiência de motoboys, isso tem relatos em livros sobre a Uber, tem autores que pensam que são lendas urbanas, [...] não, isso é controle do aplicativo, da empresa-aplicativo sobre o trabalhador. Então é ela que também vai definir se o trabalhador que fez nove corridas vai ganhar mais uma ou não. E se ele não ganhar, ele não ganha o bônus, essa que é a questão. Então isso é a informalização do controle do trabalho e o gerenciamento algorítmico do trabalho. Nesse sentido, as plataformas digitais tem uma importância muito grande no processo da uberização pois elas provém os meios técnicos pra você ter uma multidão de trabalhadores disponíveis e você racionalizar todas as decisões, as estratégias, tudo isso. Tudo que é feito na vida cotidiana desse trabalhador, as decisões que ele toma em busca de uma melhor condição de trabalho pra ele, estão sendo transformadas em dados, né. Então você tem a possibilidade de não determinar tempo de trabalho, que horas o cara tem que estar etc., você cria mecanismos informais, de penalização, de incentivo à produtividade e tal, mas tudo isso é informalizado, nada disso tá claro, pré-acordado, e você mapeia individualmente – isso é o poder da gestão algorítmica, eu consigo mapear individualmente – e coletivamente todo o movimento dessa multidão, e ao mesmo tempo, o lado da demanda, né. Então eu consigo mapear e casar essas coisas, então é uma racionalização desses meios de gerenciamento. Bom, [...] tudo isso envolve esse processo de informalização: então a informalização envolve tanto a condição do trabalhador ser informalizado, viver como informal, como todos esses mecanismos que são onipresentes, são despóticos, mas eles não são claramente formalizados ou reconhecidos. E junto com isso ocorre a consolidação desse trabalhador como um trabalhador *just-in-time*, que é o que? Nada mais é do que um trabalhador sob demanda. Eu venho usando esse termo *just-in-time* porque é o termo que vem com o toyotismo pra descrever as novas formas de organização do tempo e da racionalidade da produção, então é a possibilidade de você produzir no tempo da demanda. O que que é você consolidar um trabalhador *just-in-time*? É você reduzir o trabalhador a uma força de trabalho que terá de ser utilizada e poderá ser utilizada apenas quando necessário, e passará a ser remunerada estritamente apenas pelo que ela produzir. [...] Isso é o que está no cerne da relação entre capital-trabalho e das tensões do movimento entre capital-trabalho. Quer dizer, é toda uma luta pra, ou pra você ser, do lado do capital, né, você utilizar a força de trabalho da forma mais eficaz, mais racionalizada possível, pelo menor custo, e do lado do trabalhador, você ser reconhecido não só como força de trabalho, mas como ser humano. Daí vem todas as lutas históricas, né, em torno da sua dignidade, do que que é justo, do que que é injusto, o que é direito do trabalho, o que que não é. Quanto tempo deve durar a jornada de trabalho? Devo descansar no final de semana? Devo envelhecer com dignidade? Devo estar por conta própria? Posso adoecer e aí eu sou só força de trabalho ou sou um ser humano quando adoço? Essas são as disputas que vão movimentando a relação capital-trabalho. E o que é a redução do trabalhador à força de trabalho? É uma vitória, né, pro polo do capital, dessa tensão, certo. Então, você ser reduzido à força de trabalho é: você não conta mais com nenhuma garantia sobre a duração do tempo do trabalho, mas não é só isso: As garantias sobre a sua própria reprodução social como trabalhador, né. Então eu passo a te remunerar por aquilo que você produz, como se você fosse só mais um fator de produção ali a ser utilizado e o que é necessário para a sua sobrevivência, pro seu descanso etc., é jogado pra você. Então isso hoje a gente pode dar esse bonito nome de empreendedorismo, né. O que é o empreendedorismo? Você retira todas as redes de proteção social, você retira as garantias, você diz que o mundo é feito por um salve-se quem puder, [...] e você joga para o trabalhador. ‘Olha, você pra mim é uma força de trabalho’, agora o resto, não é mais responsabilidade do Estado, das empresas, de

redes socialmente constituídas. É gestão individual da própria sobrevivência. Quem for o melhor gestor de si, sobreviverá mais. Quem tiver mais meios pra essa gestão, sobreviverá mais. [...] Isso é a consolidação de um trabalhador sob demanda. Você é um trabalhador que passa a estar disponível ao trabalho, mas você só é utilizado quando necessário. E você tem hoje meios técnicos-políticos pra garantir a gestão mais eficiente possível dessa força de trabalho sob demanda. Isso tá atravessando, [...] a reforma trabalhista já tá promovendo essas distinções, entre o que é tempo efetivo de produção, o que não é, né, a figura do trabalhador intermitente... Ela já caminhou para uma consolidação de um trabalhador sob demanda por dentro da categoria de emprego formal (De motoboy [...], 2021, 30:19-40:12).

Essa fala da pesquisadora Abílio explicita os desafios que estão em torno de todo esse processo de informalização do trabalho e do não reconhecimento dos direitos a trabalhadores e trabalhadoras que são dependentes das plataformas para o trabalho; logo, não são autônomos pois não têm poder e gerenciamento sobre o seu próprio trabalho. O reconhecimento da hora trabalhada como conceito e base para o pagamento dos motoboys em uma regulamentação – que está por vir – fará com que haja o reconhecimento expresso de que o trabalhador, para as plataformas, só importam quando estão produzindo. Há a descaracterização do ser humano, da pessoa detentora de dignidade; há a transferência de si como indivíduo para ser reduzido à força de trabalho. Como aponta Abílio (De motoboy [...], 2021), é a vitória do capital nessa tensão, de modo que lhe é autorizada a utilização das pessoas trabalhadoras apenas quando lhe convir, e as remunerar apenas quando convir.

### 3.2 Debates legislativos

Nesse sentido, a fim de observar quais são as propostas para além do Grupo de Trabalho, neste tópico serão apresentadas algumas das que visam regulamentar o trabalho por plataformas digitais que envolvem os motoboys. Um estudo do Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação (CEPI) da FGV Direito SP contém publicações sobre o Futuro do Trabalho e a *Gig Economy*, tema em que o grupo de pesquisadores e pesquisadoras se debruçou entre 2020 e 2021. Esse estudo teve como um dos resultados um *briefing* temático que elencou os projetos de lei que versam sobre o trabalho em plataformas digitais apresentados entre 2010 e 2020 (CEPI, 2021a).

O estudo aponta três “ondas” de projetos de lei (PLs): a primeira teve início apenas em 2015, até janeiro de 2019. Possui projetos que dispunham principalmente sobre os motoristas de automóveis que realizam o transporte remunerado individual de passageiros (CEPI, 2021a, p. 5). A segunda onda foi até março de 2020 e continuou com o foco maior nos motoristas,

com apenas três projetos<sup>59</sup> exclusivos sobre os motoboys plataformizados, mas nenhum adentrava às discussões sobre a regulamentação do vínculo jurídico. Nessa mesma onda, dez projetos de lei trataram do trabalho plataformizado, incluindo-se os motoristas e motoboys, tendo início às propostas mais concretas de regulamentação. Na terceira onda, de abril de 2020 a dezembro de 2020, as propostas sobre os direitos dos motoboys plataformizados passam a crescer, o que pode ser explicado pela sua essencialidade notória no período da pandemia de Covid-19, bem como pelas mobilizações da categoria intensificadas no mesmo período (CEPI, 2021a, p. 6). De 114 PLs analisados no estudo em questão, 16% tratavam exclusivamente sobre os motoboys em plataformas digitais (denominados entregadores – tanto nos PLs quanto no estudo); ao passo em que 24% dispunham sobre motoristas e entregadores juntos, sendo a maior parte dos PLs apenas sobre o trabalho dos motoristas (49%) (CEPI, 2021a, p. 5).

Em outro relatório deste estudo, são apresentadas as opções regulatórias de acordo com o que já existe na legislação trabalhista e com os projetos de lei analisados; o que seria resolvido com cada uma das opções e as suas consequências (CEPI, 2021b, p. 12-16). É certo que de 2021 a 2023 muitos outros PLs foram apresentados; entretanto, as opções regulatórias relacionadas à natureza jurídica da relação entre as pessoas trabalhadoras e as plataformas não divergem das denominações apresentadas pelo CEPI no *Policy Paper* (CEPI, 2021b). As opções regulatórias para os trabalhadores plataformizados, segundo o CEPI (2021b) são as seguintes: empregados (CLT); trabalhadores intermitentes (CLT); trabalhadores autônomos; trabalhadores autônomos cadastrados como MEI; trabalhadores com normativa específica (terceira via) – figura sugerida em alguns PLs –; e terceirizados.

A seguir serão apresentados e analisados alguns PLs que tratam sobre a regulamentação do trabalho em plataformas digitais em geral; e outros que dispõem sobre condições de trabalho dos motoboys plataformizados.

Inicialmente, é preciso apontar que há alguns projetos que visam alterar a legislação que regulamentou a atividade, a Lei nº 12.009/2009. Um exemplo é o PL 4247/2021, que permite a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo. Ou seja, sanaria as questões que dividem a categoria entre ser placa cinza ou placa vermelha. O projeto teve sua redação final aprovada na Câmara dos Deputados em setembro de 2023 e está

---

<sup>59</sup> PL 1363/2019 (12/03/2019), PL 391/2020 (19/02/2020) e PL 794/2020 (20/03/2020).

em tramitação no Senado Federal. Outra proposta é o PL 2281/2021, que aumenta para dez anos o período de validade do curso exigido para o exercício da atividade de motociclista profissional, atualmente regulamentado pelo Contran e com o prazo de cinco anos de validade. Este PL está na Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados desde setembro de 2021. Ainda, o PL 2508/22 pretende criar o Estatuto da Liberdade dos Motoboys, que elimina qualquer exigência para a o exercício da atividade.

Finalmente, inicia-se a apresentação das propostas legislativas que visam regulamentar o trabalho por plataformas. O primeiro deles a ser destacado é o PL 6.015/2019, do deputado Márcio Lúcio Heringer (PDT), que enquadra os trabalhadores e trabalhadoras plataformizados como empregados, acrescentando a seção XIII-A à CLT, com o nome: “Dos Empregados em Serviços Contratados e Geridos por intermédio de Plataformas Digitais” (Brasil, 2019).

Esse PL não especifica motoristas e motoboys, mas trata de forma geral das pessoas que trabalham por plataformas digitais. De acordo com a proposta, deverão ser identificados quatro requisitos para que seja firmado o vínculo trabalhista, em suma: que seja realizado o serviço mediante contrapartida pecuniária; que a empresa administre a oferta de prestação de serviço e o respectivo pagamento; que a empresa retenha parte do valor pago pelo serviço; e que a pessoa trabalhadora realize cadastro pessoal junto à empresa para a realização do trabalho, informando no mínimo o seu CPF (Brasil, 2019).

Ocorre que nos parágrafos deste mesmo artigo (350-A), há a exclusão de duas situações a esse enquadramento: caso a carga horária do trabalho seja inferior a dez horas semanais; ou caso o trabalho seja eventual, com pagamento por empreitada, por tarefa ou peça. Nestes casos, permite-se a contratação do profissional autônomo (Brasil, 2019). Entretanto, a segunda possibilidade abre margem para a não caracterização do trabalhador a essa categoria da CLT, tendo em vista que se sabe ser característica do trabalho por plataformas a ausência do pagamento de um valor fixo, mas por produtividade: o valor recebido vai depender do tempo de trabalho e da disponibilização de corridas ao motoboy, por exemplo – dentre outras questões que estão ligadas ao gerenciamento algorítmico –, o que pode influenciar no que se entende por trabalho eventual, tendo em vista que o §3º do artigo 350-C deste PL reforça a questão discutida sobre tempo de trabalho e dispõe que “§ 3º Salvo disposição contratual em contrário, o período de inatividade não será considerado tempo à

disposição do empregador, podendo o empregado prestar serviço a outros contratantes” (Brasil, 2019).

Questiona-se: o que é período de inatividade? É preciso que haja clareza nestes termos, pois a inatividade pode ser: o período de descanso; quando o aplicativo está off-line; ou quando o aplicativo está on-line, mas o motoboy está sem receber corridas. Nos dois primeiros casos, a inatividade é o tempo de não trabalho, momento em que não se está à disposição do empregador. Mas no último – e é o que parece ser a ideia por trás do dispositivo –, a inatividade seria não uma escolha do trabalhador, mas uma imposição da plataforma ou ausência de serviço, mas que não deveria descaracterizar o tempo à disposição do empregador, como já discutido.

Assim, uma outra consequência pode ser visualizada da primeira exceção, a exemplo: o não envio de mais que dez horas de corridas semanais aos motoboys, ainda que eles estejam disponíveis e à disposição nas plataformas, pois não será computado como tempo de trabalho, e portanto, não serão enquadrados nos termos da legislação proposta. É certo que diante dos dados sintetizados nesta pesquisa, dez horas seria possível de ser cumprido em apenas um dia de trabalho pelas plataformas. Logo, pensa-se que não seria razoável as empresas detentoras das plataformas agirem desta forma, pois precisariam de muito mais pessoas trabalhadoras para que o serviço pudesse ser prestado nos mesmos moldes. Ainda, para este caso, o §2º do artigo 350-C deste PL prevê que

§ 2º A comprovação de ação ou omissão do empregador para impedir a realização da carga horária contratada com fins de fraudar o reconhecimento do vínculo empregatício, mediante mal funcionamento seletivo e sistemático da plataforma ou obstrução de registro de empregados e banco de horas, por exemplo, importará em multa (Brasil, 2019).

Outro questionamento: como se daria essa comprovação? Como comprovar, a princípio, uma omissão da plataforma em ofertar as corridas a determinado trabalhador? Tais provocações são feitas apenas para que se reflita sobre os desafios regulatórios, tendo em vista que por se tratar de um trabalho totalmente informatizado, as possibilidades de desvirtuamento não são pequenas. Em razão disso, é preciso evitar a inexatidão nas propostas legislativas.

Neste PL não há a especificação de limite de jornada, apenas permite o regime de tempo parcial no inciso I do artigo 350-B; e no artigo 350-C, permite-se a autodeterminação do horário de serviço, salvo por disposição contratual em contrário. Pode-se entender que, por

ser uma seção da CLT, a jornada não deve ser superior a oito horas diárias. No entanto, a única disposição sobre a jornada é que ela deverá estar descrita no contrato, que será por prazo determinado ou indeterminado, “firmado preferencialmente em meio eletrônico, por adesão do empregado às modalidades de contrato oferecidas pela empresa” (Brasil, 2019). O contrato poderá não permitir a autodeterminação do horário, casos em que se entende que haverá uma jornada de trabalho determinada pela plataforma. No caso da permissão pela autodeterminação do horário, o pagamento do adicional noturno não será obrigatório, de acordo com o §5º do artigo 350-C (Brasil, 2019).

Ademais, apesar de o inciso II do artigo 350-B deste PL constar que a remuneração fixa deverá obedecer ao disposto no artigo 117 da CLT, ou seja, não poderá ser inferior ao salário mínimo, é estipulado que a remuneração “poderá ser composta de parte fixa e variável”. Com tal dispositivo, parece possível que as plataformas mantenham apenas a remuneração variável, a não ser que haja disposição expressa prevendo o dever de a remuneração ser composta por ao menos uma parte fixa não inferior ao salário mínimo.

O PL 6015/2019 prevê os direitos trabalhistas remuneratórios como décimo terceiro salário, repouso semanal remunerado, acréscimo de 1/3 nas férias – proporcional ao valor médio da remuneração nos doze meses –, a possibilidade de conversão de um terço das férias em abono pecuniário, além de a plataforma empregadora efetuar o recolhimento da contribuição previdenciária e o depósito do FGTS (Brasil, 2019).

O artigo 350-D prevê que a “aquisição, manutenção ou fornecimento de equipamentos tecnológicos e da infraestrutura necessária e adequada à prestação do trabalho, bem como ao reembolso de despesas arcadas pelo empregado, serão previstas em contrato”, ou em convenção ou acordo coletivo de trabalho (Brasil, 2019). Neste caso: há dúvida se há de haver o reembolso das despesas ou se poderá haver previsão de que a responsabilidade é inteiramente da pessoa empregada. Haverá mudança dos termos atuais que se isentam de qualquer responsabilidade? O que se aponta como positiva é a previsão de isso estar disposto em acordo ou convenção coletiva de trabalho, tendo em vista que a representação sindical dos motoboys é forte e suas convenções coletivas preveem a reposição de custos pela utilização da moto e combustível, por exemplo.

Por fim, merece destaque a justificativa para a propositura deste PL de nº 6.015/2019, que apesar das críticas tecidas – que visam apenas questionar e problematizar possíveis

brechas –, insere os trabalhadores plataformizados na CLT e os caracteriza como empregados, visando trazer maior proteção e formalizar os diversos trabalhos por plataformas que ocupam profissões tão relevantes na atualidade, mas que se encontram desprotegidos na informalidade. Esse trecho da justificativa do PL expressa algumas das razões para essa caracterização, diferenciando-os de trabalhadores meramente autônomos:

As empresas gestoras destas plataformas digitais ou informatizadas fazem a gestão da oferta de trabalho, definem os preços cobrados dos consumidores, definem a parcela do pagamento a ser retida pela empresa, fazem a gestão do pagamento em si, estabelecem diversas normas de conduta, formas de ascensão ou rebaixamento, e até penalidades – claramente assumindo as atividades associadas à função de empregador. [...] O fato de substituir-se uma pessoa que exerça a função de chefia por um algoritmo que exerça a mesma função não implica a ausência de subordinação. Da mesma forma, quando uma empresa afirma deter e oferecer o sistema operacional que opera na oferta e demanda de serviços entre cliente e trabalhador do ramo de serviços não implica que o trabalhador seja um prestador de serviços independente (Brasil, 2019).

A justificativa do PL 6.015/2019 apresenta, ainda, a subsunção dos fatos à norma (o cumprimento dos requisitos caracterizadores do vínculo empregatício): a pessoalidade em razão da realização de cadastro pessoal, com informação do CPF; a onerosidade pela contraprestação pecuniária, com a retenção de parte do valor pela empresa; a subordinação pela administração da empresa na oferta dos serviços e pagamento; e a não-eventualidade que se dá pela realização de contrato de trabalho com jornada de trabalho a ser atendida, afastando-se do enquadramento caso a carga horária seja inferior a dez horas semanais (Câmara dos Deputados, 2019).

Atualmente, o PL 6.015/2019 está apensado ao PL 5069/2019 junto com outros projetos que visam de algum modo a regulamentação do trabalho plataformizado que envolve serviços de transporte. Um outro projeto que visa estabelecer os direitos das pessoas que trabalham nas plataformas digitais é o PL 3577/2020, que trata especificamente dos que prestam serviço de entrega de mercadoria por intermédio de aplicativos. Esse projeto de lei é mais curto e direto, e dispõe que a habitualidade será considerada quando o entregador – assim chamado – estiver à disposição da empresa detentora das plataformas por no mínimo 40 horas mensais ou em pelo menos nove meses ao longo dos últimos doze meses (Brasil, 2020a). Esse PL também prevê a contratação de seguro de vida; a disponibilização de alimentação e água potável; espaço seguro para descanso entre as entregas; dentre outros direitos e benefícios (Brasil, 2020a).

O projeto de lei mais noticiado, por sua vez, foi o PL 3748/2020, que institui o trabalho sob demanda. De autoria de Tabata Amaral, este PL cria uma nova categoria de trabalhadores: os que prestam serviços por plataformas de serviços sob demanda. É previsto como requisito essencial para o enquadramento no trabalho por demanda, a liberdade do trabalhador, de acordo com o artigo 3º do PL, que dispõe que “É requisito essencial do trabalho sob demanda a plena liberdade do trabalhador em aceitar ou não a proposta para prestação do serviço.” (Brasil, 2020b). Com isso, veda a aplicação de penalidades ao trabalhador que escolher não realizar determinado serviço, mas permite que se utilize a avaliação como critério para aumentar ou reduzir o número de serviços a ele ofertado (Brasil, 2020b), ou seja, o gerenciamento algorítmico se faz presente. Em relação à remuneração, prevê o pagamento por verba única, com o valor da hora não inferior ao piso da categoria ou ao salário mínimo, acrescidos de 1/12 de 13º salário proporcional; 1/12 de férias proporcionais; 1/36 correspondente ao 1/3 constitucional de férias (Brasil, 2020b).

Prevê que serão aplicadas as regras da CLT caso seja descaracterizada a plena liberdade da pessoa trabalhadora em aceitar ou não a proposta para o serviço ou exigir tempo mínimo ou exclusividade do trabalhador (Brasil, 2020b). Prevê como dever das plataformas a adoção de medidas para reduzir os riscos inerentes à saúde e segurança do trabalhador, devendo fornecer os equipamentos de proteção individual necessários (Brasil, 2020b).

Esse projeto de lei possui diversos dispositivos interessantes a serem discutidos e melhor analisados e questionados, o que poderá ser feito em outra oportunidade. Da mesma forma o PL 4172/2020, que prevê um novo tipo de contrato de trabalho para motoristas e entregadores de aplicativos, afirmando que essa forma de trabalho não se enquadra na CLT (Brasil, 2020c). A proposta apresenta um contrato de trabalho baseado nos princípios do *fairwork*, regulado por 5 garantias principais: remuneração justa; administração justa; cláusulas justas; representação justa e condições justas (Brasil, 2020c). O diferencial deste PL em relação aos demais é o que está disposto no artigo 8º: “Será computada como hora de trabalho efetiva todo o tempo em que o trabalhador esteja com o aplicativo logado e conectado, independente se realizando entrega ou viagem” (Brasil, 2020c). Ou seja, reconhece o tempo à disposição como tempo de trabalho.

Esses são apenas alguns pontos de certas propostas que dispõem sobre a regulamentação do trabalho por plataformas digitais e que envolvem os motoboys, mas

existem diversos outros projetos de lei que tratam da matéria. O PL 2355/2021, por exemplo, estabelece as condições mínimas do trabalho para entregadores; com a obrigação das plataformas a manterem uma base de apoio física; e estabelece uma taxa mínima no valor para entrega – embora no GT tenha sido dito sobre a impossibilidade de o Governo poder interferir no valor das taxas, por se tratar de interferência na atividade de empresas privadas. Ademais, o PL 2355/2021 prevê a substituição das *bags* pelos baús, que deverão ser disponibilizados pelas plataformas (Brasil, 2021).

Em outra direção, o PL 90/2023 disciplina a relação jurídica entre as plataformas e os motoristas e motoboys, mas nominando estes como prestadores de serviços independente (PSI), caracterizando a relação como de natureza civil, expressamente não se aplicando a CLT, como consta no artigo 3º do PL (Brasil, 2023).

Ainda há muita divergência quanto ao enquadramento jurídico dos trabalhadores plataformizados, e havia a esperança de que a regulamentação pudesse vir de um acordo entre os motoboys e as plataformas no Grupo de Trabalho. Como não foi possível em razão das questões já discutidas, resta aguardar a proposta que será apresentada pelo Governo ou a votação de algum dos projetos de lei em tramitação nas casas legislativas.

Sendo assim, a partir da investigação dos desafios regulatórios referentes aos direitos dos motoboys que trabalham por plataformas digitais de entrega, concluiu-se que a escolha por uma regulamentação mais protetiva ou não sempre será política. O direito é resultado das discussões legislativas e políticas, e a resolução dessas discussões poderá moldar o futuro do Direito do Trabalho.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo geral analisar os impactos e os desafios regulatórios da ascensão das plataformas digitais de entrega na atividade profissional dos motoboys no Brasil. Para tanto, a primeira seção deste estudo buscou apresentar o contexto do surgimento da profissão dos motoboys, as suas condições de trabalho e as formas de contratação à época, bem como as legislações aplicáveis à atividade.

Verificou-se que o surgimento da atividade dos motoboys se deu por um imperativo de velocidade e urgência que guarda relação com as alterações nas dinâmicas de consumo. Foi possível entender que no início, com poucos profissionais no mercado de trabalho, a atividade dos motoboys era valorizada - no sentido de haver contrato de trabalho formal e auferir renda superior ao que se vê na atualidade. No entanto, essa valorização durou muito pouco, pois a partir da intensificação do processo de reestruturação produtiva e da terceirização, bem como com o fortalecimento do discurso de flexibilização das leis trabalhistas, houve mudanças nos contratos de trabalho dos motoboys e queda na sua remuneração. Além disso, o serviço de entrega rápida passou a ser essencial para diversos setores, o que fez com que aumentasse o número de pessoas a realizar esse trabalho. Como as pesquisas analisadas sobre o período anterior às plataformas datam de 2003 a 2015, grande parte dos motoboys entrevistados já estavam vivenciando a precarização da atividade.

Assim, pode-se dizer que a profissão passou a ser desvalorizada muito próximo do seu surgimento, levando a crer que sempre foi dessa forma. As razões para o ingresso na profissão eram, em sua maioria, o desemprego e a facilidade de inserção nesse posto de trabalho. Os riscos da atividade eram a maior queixa entre os motoboys, mas muitos persistiam em razão da remuneração percebida. Constatou-se que a categoria possui normas que regulamentam a atividade e visam a sua integridade e proteção, no entanto, essas normas não são cumpridas, tendo sido evidenciada a falta de efetividade da legislação federal, o que se aprofundou com a chegada (e o avanço) das plataformas digitais.

A segunda seção do trabalho, por sua vez, concentrou-se em compreender os impactos das plataformas digitais de entrega na atividade profissional dos motoboys. Para tanto, foi traçado inicialmente um panorama sobre o trabalho plataformizado, levantando discussões sobre a uberização e a plataformização do trabalho. Procedeu-se à análise da funcionalidade das plataformas digitais de entrega, buscando compreender como é a realidade desse trabalho

para os motoboys, através de uma pesquisa documental que envolveu a análise de dados audiovisuais publicados pelos motoboys mídias sociais.

A partir dessa pesquisa documental, verificou-se a existência de inúmeras plataformas digitais de entrega, as quais possuem diferentes formas de funcionamento, de modo que os motoboys, além de realizarem o trabalho de entrega em si, precisam aprender a manejar tais ferramentas digitais e a organizar o seu trabalho a partir delas. Com o conhecimento adquirido na construção deste capítulo, foi possível levantar reflexões sobre as condições de trabalho dos motoboys plataformizados.

Restou evidenciado que as plataformas digitais transformaram a atividade profissional dos motoboys, a qual passou a ser controlada e gerenciada por algoritmos e por diversos sistemas informatizados de comando. Parecido com o início da atividade profissional, quando do surgimento das plataformas digitais de entrega, os valores por elas ofertados eram maiores do que o que os motoboys auferiam em outros locais, o que fez com que muitos migrassem para as plataformas. No entanto, com o passar dos anos, as taxas foram diminuindo, o que gerou ainda mais desvalorização à atividade, provocando insatisfações que culminaram na organização coletiva dos motoboys na luta por melhores condições de trabalho.

Por fim, a terceira seção desta pesquisa buscou investigar os desafios regulatórios referentes aos direitos dos motoboys que trabalham por plataformas digitais de entrega a partir de suas reivindicações e manifestações nas mídias sociais.

Constatou-se que a categoria dos motoboys possui divergência sobre diversos pontos de uma possível regulamentação, o que dificulta a sua organização e estruturação na busca de interesses comuns. Alguns dos motoboys que divulgam suas ideias nas mídias sociais são tomados pelo mito do empreendedorismo e do “ser chefe de si mesmo”, o que, nesta fase de crise política e exacerbação do neoliberalismo, é um discurso facilmente absorvido por muitas pessoas trabalhadoras. No entanto, há uma das pautas de luta dos motoboys em que há maior consenso quando se trata da regulamentação: a necessidade de se considerar a chamada “hora logada”.

Analisando os resultados do Grupo de Trabalho dos Aplicativos em 2023, verificou-se que não foi possível avançar na pauta dos motoboys, tendo em vista que a hora logada não foi aceita pelos representantes das plataformas. Discutiu-se sobre a importância desse ponto, no sentido de que a aceitação da hora efetivamente trabalhada implica em um retrocesso social

que resume as pessoas trabalhadoras a mera força de trabalho, desconsiderando o tempo à disposição, sendo, neste caso, todo o período em que os motoboys não estão exatamente com um pedido em suas costas, mas estão aguardando uma corrida.

Por fim, foram apresentadas algumas das propostas legislativas sobre o trabalho por plataformas digitais, com a finalidade de investigar como está o debate neste campo. Com a pandemia de Covid-19, houve um crescimento das proposições sobre o tema, que apresentam diferentes enquadramentos jurídicos aos motoboys plataformizados. Essas propostas precisam ser melhor questionadas pois abrem espaço para o fortalecimento da precarização do trabalho.

Concluiu-se, a partir das falas dos motoboys sobre a regulamentação do trabalho e das propostas legislativas analisadas, que a escolha por uma regulamentação mais protetiva ou não, sempre será política. A frustração dos representantes dos motoboys em não serem ouvidos e não conseguirem avançar em suas pautas representa um momento difícil e perigoso vivenciado pela classe trabalhadora.

É preciso resgatar a defesa dos direitos trabalhistas como direitos humanos, direitos fundamentais, os quais devem ser assegurados a todos os trabalhadores e trabalhadoras para a garantia mínima de sua dignidade humana. A defesa da relação de emprego não representa uma resistência às novas formas de trabalho ou o engessamento das relações trabalhistas, mas sim a luta pela vedação do retrocesso social, para que não sejam tidos como privilégios o que são direitos historicamente conquistados pela classe trabalhadora.

Os motoboys exercem uma atividade profissional essencial nos dias atuais e precisam do reconhecimento pelo seu trabalho, que é digno de garantias como qualquer outro. Seja por intermédio das plataformas digitais ou contratados diretamente por algum estabelecimento, o seu ambiente de trabalho são as ruas; enfrentam a pressão de finalizar a corrida ou a rota a tempo, pois sabem as consequências que podem sofrer caso atrasem. Todos os dias ao iniciar a sua jornada de trabalho, correm risco de vida. Um acidente pode ser fatal. O mínimo que se poderia fazer a essas pessoas trabalhadoras é a garantia de seus direitos básicos: limitação da jornada, descanso semanal remunerado, férias, intervalos, horas extras, adicional noturno, adicional de periculosidade, décimo terceiro salário, entre muitos outros que estão no rol dos direitos fundamentais dos trabalhadores e trabalhadoras. Não é pedir muito, é o mínimo.

## REFERÊNCIAS

“POR QUE um membro da Aliança dos Entregadores Deixou o Grupo de GT de Trabalho?” Youtube, 2023. 1 vídeo (66 min). Publicado pelo DINHO MOTOBOY. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=1297BYqg\\_YU](https://www.youtube.com/watch?v=1297BYqg_YU). Acesso em: 25 nov. 2023.

A SENSACÃO foi mágica – Breque dos Apps – Jornalistas Livres. Youtube, 2020. 1 vídeo (2 min). Publicado pelo canal Jornalistas Livres. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=v0iDgTjNDXE>. Acesso em: 03 dez. 2023.

ABÍLIO, Ludmila. C. Breque no despotismo algorítmico: uberização, trabalho sob demanda e insubordinação. **Blog da Boitempo**, 30 jul. 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/07/30/breque-no-despotismo-algoritmico-uberizacao-trabalho-sob-demanda-e-insubordinacao/>. Acesso em: 04 nov. 2023.

ABÍLIO, Ludmila. C.; ALMEIDA; Paula F.; AMORIM; Henrique A.; CARDOSO; Ana Cláudia M.; FONSECA, Vanessa P. da; KALIL, Renan B.; MACHADO, Sidnei. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, 8 jun. 2020. Disponível em: <https://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74>. Acesso em: 27 out. 2023.

ABÍLIO, Ludmila C. De motoboy invisível a entregador organizado: uberização e o trabalhador just-in-time na pandemia. *In*: OLIVEIRA, Dalila A.; POCHMANN, Marcio (org.). **A devastação do trabalho: a classe do labor na crise da pandemia**. Brasília, DF: Gráfica e Editora Positiva Ltda, 2020, ed. 1, p. 261-287. Disponível em: <https://www.economia.unicamp.br/outros-livros/a-devastacao-do-trabalho-a-classe-do-labor-na-crise-da-pandemia>. Acesso em: 04 nov. 2023.

ABÍLIO, Ludmila C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, v. 34, p. 111–126, 8 maio 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 26 out 2023.

ABRAMIDES, Maria B. C.; CABRAL, Maria do S. R. Regime de acumulação flexível e saúde do trabalhador. **São Paulo em Perspectiva**, v. 17, p. 3–10, mar. 2003. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/P87NC7ZMqpyngR9t3gBG8yh/?lang=pt>. Acesso em: 04 set. 2023.

AMOBITEC. Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia. Proposta de regulamentação do trabalho via plataformas digitais - entregadores. 28 ago. 2023. Disponível em: [https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/08/Proposta-Delivery-28\\_08\\_23-vf.pdf](https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/08/Proposta-Delivery-28_08_23-vf.pdf). Acesso em: 21 nov. 2023.

ANDRADE, Carolina R. de. **Motoboys! Perspectivas quanto à profissão, estresses e acidentes de trânsito**: estudo de caso na cidade de Belo Horizonte. 2009. Dissertação (Mestrado em Administração) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/BUBD-99WF7X>. Acesso em: 05 nov. 2023.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho. 11. ed. São Paulo: Cortez Editora, 2006.

ANTUNES, Ricardo. As novas formas de acumulação do capital e as formas contemporâneas do estranhamento (alienação). **Caderno CRH**, n. 37, p. 23-45, dez. 2002. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/crh/article/view/18601>. Acesso em: 06 nov. 2023.

AUDIÊNCIA Pública - Segurança no Serviço de Entregas Via Motocicletas | 19/05/2022. Youtube, 2022. 1 vídeo (3h 13 min). Publicado pelo canal Câmara Municipal de São Paulo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=vyH4g0Qv2bY>. Acesso em: 15 nov. 2023.

ÁUDIOS vazados de de chefes OL do Ifood colocam motoboys com vínculo empregatício, Casa caiu#01-Ralf MT. Youtube, 2021. 1 vídeo (5 min). Publicado pelo canal Ralf MT. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=s\\_wKk7M2yew&list=PL5fsgfpbjDbRaSRDF-Ifrp4LWlz5jwTmV&index=2&ab\\_channel=RalfMT](https://www.youtube.com/watch?v=s_wKk7M2yew&list=PL5fsgfpbjDbRaSRDF-Ifrp4LWlz5jwTmV&index=2&ab_channel=RalfMT). Acesso em: 21 nov. 2023.

BAPTISTELLA, Camilla V. **Pra quem tem fome: vigilância e controle algorítmicos no processo de trabalho de um aplicativo de entrega em Curitiba**. 2021. Dissertação (Mestrado em Tecnologia e Sociedade) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2021. Disponível em: <http://repositorio.utfpr.edu.br:8080/jspui/handle/1/25400>. Acesso em: 04 nov. 2023.

BOEHM, Camila. Plataforma integrada é alternativa à “uberização”, aponta especialista. **Agência Brasil**, 01 maio 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-04/plataforma-integrada-e-alternativa-uberizacao-aponta-especialista>. Acesso em: 20 dez. 2023.

BOTSMAN, Rachel. **Defining The Sharing Economy: What Is Collaborative Consumption– And What Isn't?** Fast Company, 27 maio 2015. Disponível em: <https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>. Acesso em: 3 nov. 2023.

BOX DELIVERY. Disponível em: <https://boxdelivery.com.br/>. Acesso em: 04 dez. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 150/2023**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regulamentar o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes. Brasília: Câmara dos Deputados, 2023. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2346859>. Acesso em: 01 nov. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 1549/2023**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para proibir o tráfego de

motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de faixas adjacentes, bem como que a circulação desses veículos se dê exclusivamente nas faixas de circulação utilizadas por automóveis, e dá outras providências. Brasília: Câmara dos Deputados, 2023. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2354458>. Acesso em: 01 nov. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 2281/2021**. Modifica a redação do inciso III do art. 2º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, para fixar em 10 (dez) anos o período de validade do curso especializado destinados a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motoboy). Câmara dos Deputados, 2021a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2287877>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 2355/2021**. Estabelece condições de trabalho nas atividades de entrega de produtos ou serviços por via de plataformas digitais e altera a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Câmara dos Deputados, 2021c. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2288464>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 2508/2022 e seus apensados**. 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. Câmara dos Deputados, 2022. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2335140>. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 3577/2020**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, para estabelecer os direitos dos empregados que prestam serviços de entrega de mercadoria por intermédio de aplicativos. Câmara dos Deputados, 2020a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao/?idProposicao=2256537>. Acesso em: 25 dez. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 3748/2020**. Institui e dispõe sobre o regime sob demanda. Câmara dos Deputados, 2020b. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2257468>. Acesso em: 25 dez. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 4172/2020**. Dispõe sobre a criação de um novo contrato de trabalho em plataformas digitais de transporte individual privado ou de entrega de mercadorias. Câmara dos Deputados, 2020c. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2259942>. Acesso em: 25 dez. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 4247/2021**. Revoga o inciso I do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para permitir a atividade de moto-frete independentemente da categoria de registro do veículo. Câmara dos Deputados, 2021b. Disponível em: <https://www.congressonacional.leg.br/materias/materias-bicamerais/-/ver/pl-4247-2021>. Acesso em 20 ago. 2023.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 6015/2019**. Altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), para incluir entre as Disposições Especiais sobre duração e condições de trabalho a Seção XIII-A, dos "Empregados em Serviços Contratados e Geridos por Intermédio de Plataformas Digitais", e dispõe sobre a regularização de quadro de funcionários de "trabalho por aplicativo" junto à Justiça do Trabalho. Câmara dos Deputados, 2019. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2229723>. Acesso em 20 ago. 2023.

BRASIL. Congresso Nacional. **Projeto de Lei do Senado nº 203, de 2001**. Tramitação legislativa. Brasília: Congresso Nacional, 2001-2023. Disponível em: [https://www.congressonacional.leg.br/materias/materias-bicameras/-/ver/pls-203-2001?\\_gl=1\\*1z01944\\*\\_ga\\*OTYyNTA5ODg5LjE2OTg1MDg1OTI.\\*\\_ga\\_2TJV0B8LD3\\*MTcwMTI3NTI2Ny4xLjEuMTcwMTI3NTQ2OS4wLjAuMA](https://www.congressonacional.leg.br/materias/materias-bicameras/-/ver/pls-203-2001?_gl=1*1z01944*_ga*OTYyNTA5ODg5LjE2OTg1MDg1OTI.*_ga_2TJV0B8LD3*MTcwMTI3NTI2Ny4xLjEuMTcwMTI3NTQ2OS4wLjAuMA). Acesso em: 01 nov. 2023.

BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943**. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966**. Institui o Código Nacional de Trânsito. Brasília: Presidência da República, 1966. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L5108.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm). Acesso em: 01 nov. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Presidência da República, 1997. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm). Acesso em: 01 nov. 2023.

BRASIL. **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” [...]. Brasília: Presidência da República, 2009. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm). Acesso em: 01 nov. 2023.

BRASIL. **Lei nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela covid-19. Diário Oficial da União de 6 de janeiro 2022. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2022/lei/114297.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2014.297%2C%20DE%205%20DE%20JANEIRO%20DE%202022&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20medidas%20de%20prote%C3%A7%C3%A3o,coronav%C3%ADrus%20respons%C3%A1vel%20pela%20covid%2D19](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/114297.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2014.297%2C%20DE%205%20DE%20JANEIRO%20DE%202022&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20medidas%20de%20prote%C3%A7%C3%A3o,coronav%C3%ADrus%20respons%C3%A1vel%20pela%20covid%2D19). Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. **Mensagem nº 1.056, de 23 de setembro de 1997**. Razões para o veto parcial ao Projeto de Lei nº 3.710, de 1993 (nº 73/94 no Senado Federal), que "Institui o Código de Trânsito Brasileiro". Brasília: Presidência da República, 1997. Disponível em: <https://>

[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/Mensagem\\_Veto/anterior\\_98/Mvep1056-97.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/Mensagem_Veto/anterior_98/Mvep1056-97.htm). Acesso em: 01 nov. 2023;

BRASIL. **Mensagem nº 610, de 29 de julho de 2009**. Mensagem de veto parcial ao Projeto de Lei nº 203, de 2001 (nº 6.302/02 na Câmara dos Deputados) [...]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/Msg/VEP-610-09.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/Msg/VEP-610-09.htm). Acesso em: 01 nov. 2023.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Classificação Brasileira de Ocupações**. 2002. Disponível em: <https://cbo.mte.gov.br/cbsite/pages/informacoesGerais.jsf#3>. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Portaria nº 1.565 de 13 de outubro 2014**. Aprova o Anexo 5 - Atividades Perigosas em Motocicleta - da Norma Regulamentadora nº 16 - Atividades e Operações Perigosas e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 10 out. 2014. Disponível em: <https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/228608-atividades-e-operacoes-perigosas-aprova-o-anexo-5-atividades-perigosas-em-motocicleta-da-norma-regulamentadora-nu-16-atividades-e-operacoes-perigosas-e-du-outras-providunc.html>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Ministério Público do Trabalho. **Nota Técnica CONAFRET n. 01/2020**. Nota Técnica para orientação da atuação do Ministério Público do Trabalho em face das medidas governamentais de contenção da pandemia da doença infecciosa COVID 19, voltada às empresas de transporte de mercadorias e de transporte de passageiros, por plataformas digitais. Brasília, 19 mar. 2020. Disponível em: <https://mpt.mp.br/pgt/noticias/nota-conafret-corona-virus-01.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2023.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. **Tutela Antecipada Antecedente nº 1000396-28.2020.5.02.0082**. Reconhecimento do caráter essencial dos serviços dos correspondentes trabalhadores, excepcionados do isolamento social. Requerente: Ministério Público do Trabalho. Requerido: Ifood.com Agência de Restaurantes Online S.A. Juíza: Patricia Therezinha de Toledo, 06 de abril de 2020. Disponível em: [https://ww2.trt2.jus.br/fileadmin/comunicacao/Links/TutAntAnt\\_1000396-28.2020.5.02.0082\\_1grau.pdf](https://ww2.trt2.jus.br/fileadmin/comunicacao/Links/TutAntAnt_1000396-28.2020.5.02.0082_1grau.pdf). Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (3ª Turma). **Recurso ordinário nº 1000553-14.2018.5.02.0262**. Periculosidade. Motocicleta. Desnecessidade De Perícia. Recorrente: Pastelaria Shekinah Diadema Ltda. - ME. Recorrido: Fabio Fratel de Oliveira. Relator: Paulo Eduardo Vieira de Oliveira, 15 de outubro de 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/trt-2/1118582150/inteiro-teor-1118582181>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região. **Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas nº 0000294-39.2022.5.08.0000**. Adicional de periculosidade. Atividades em motocicleta. Artigo 193, §4º da clt. Norma autoaplicável, que independe de regulamentação. Tese jurídica aprovada. Suscitante: David Benedito Dos Santos Barros.

Suscitadas: Turmas Do Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região. Interessadas: Dínamo Engenharia Ltda e Equatorial Pará Distribuidora De Energia S/A. Relatora: Alda Maria De Pinho Couto, 15 de junho de 2023. Disponível em: [https://www.trt8.jus.br/sites/portal/files/pdfs/precedente/precedente\\_irdr\\_10\\_id31606.pdf](https://www.trt8.jus.br/sites/portal/files/pdfs/precedente/precedente_irdr_10_id31606.pdf). Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região (2ª Turma). **Recurso ordinário nº 0001669-70.2015.5.12.0045**. Motoboy. Vínculo de emprego. Ausência dos elementos definidores. Inexistência. Recorrente: Moises Pereira. Recorridos: Eficácia Farmácia de Manipulação Ltda. – Epp e Eficácia Vet Manipulação De Medicamentos Veterinária LTDA. - ME. Relator: Roberto Luiz Guglielmetto, 16 de maio de 2017. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/trt-12/459410634/inteiro-teor-459410705>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região (1ª Turma). **Recurso ordinário nº 0012145-48.2019.5.15.0077**. Motoboy. Presunção de inexistência de vínculo empregatício. Recorrentes: Restaurante Sabores de Indaiá Ltda. e Simone de Azevedo Lima. Recorrido: Eficácia Farmácia de Manipulação Ltda. – Epp e Eficácia Vet Manipulação De Medicamentos Veterinária LTDA. - ME. Relatora: Olga Aida Joaquim Gomieri, 18 de setembro de 2020. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/trt-15/928990413/inteiro-teor-928990423>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (6ª Turma). **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 0010966-32.2019.5.03.0136. Lei nº 13.467/2017**. Reclamada. Cerceamento do direito de defesa. Adicional de periculosidade. Uso de motocicleta. Nulidade pela não realização de perícia técnica. Agravante: São Dimas Transportes Ltda. Agravado: Thiago Paulo Carvalho Moreira. Relatora: Katia Magalhaes Arruda, 10 de maio de 2023. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tst/1834614478>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei nº 90/2023**. Estabelece direitos para a melhoria das condições de exercício das atividades dos prestadores de serviços independentes de transporte remunerado privado individual de passageiros ou serviço remunerado de entregas, cria mecanismos de inclusão previdenciária e disciplina a relação jurídica entre esses prestadores e as operadoras de plataformas tecnológicas de intermediação. Senado Federal, 2023. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/156910>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRASIL. Senado Federal. **Projeto de Lei nº 98/2007**. Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais. Senado Federal, 2007. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/80157/pdf>. Acesso em: 20 nov. 2023.

BRAUN, Daniela. Rappi compra a brasileira Box Delivery, que fatura R\$ 200 milhões. **Valor Econômico**, 10 abr. 2023. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2023/04/10/rappi-compra-a-brasileira-box-delivery.ghtml>. Acesso em: 04 dez. 2023.

BRIGATTI, Fernanda. Entregadores pedem R\$ 35 por hora online, e apps oferecem R\$ 12 por hora trabalhada. **Folha de São Paulo**, 04 set. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2023/09/entregadores-pedem-r-35-por-hora-online-e-apps-oferecem-r-12-por-hora-trabalhada.shtml>. Acesso em: 30 out. 2023.

CACCIAMALI, Maria C. Desgaste da legislação laboral e ajustamento do mercado de trabalho no Brasil nos anos 90. In: POSTHUMA, Anne C. (Org.). **Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil**: políticas para conciliar os desafios do emprego e competitividade. Brasília: OIT e MTE; São Paulo: Editora 34, 1999. p. 207-232. Disponível em: [https://www.ilo.org/brasil/publicacoes/WCMS\\_227040/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/brasil/publicacoes/WCMS_227040/lang--pt/index.htm). Acesso em: 08 nov. 2023.

CACCIAMALI, Maria C.; JOSÉ-SILVA, Maria de F. Mais Informalidade, Menos Cidadania. Os Efeitos Criados por esse Círculo Vicioso sobre a Formulação da Política Social na América Latina. **Brazilian Journal of Latin American Studies**, v. 2, n. 2, p. 01–24, 1 jun. 2003. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/prolam/article/view/83044>. Acesso em: 27 set. 2022.

CALDEIRA, Arthur. Número de mulheres que andam de moto cresce 97% em uma década. **Mobilidade Estadão**, 25 out. 2023. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/numero-de-mulheres-que-andam-de-moto-cresce-97-em-uma-decada/>. Acesso em: 01 nov. 2023.

CARELLI, Rodrigo. O enviesamento de conceitos básicos sobre a uberização, por Rodrigo de Lacerda Carelli. **Jornal GNN**, Coletivo Transforma MP, 04 jun. 2021. Disponível em: <https://jornalggn.com.br/trabalho/o-enviesamento-de-conceitos-basicos-sobre-a-uberizacao-por-rodrigo-de-lacerda-carelli/>. Acesso em 09 dez. 2023.

CASTRO, Matheus F. de. **Asas do trabalho**: um estudo do sofrimento dos mototaxistas. 2004. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Estadual Paulista, Assis, 2004. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/97637>. Acesso em: 27 set. 2022.

CEPI. Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação da FGV Direito SP. **Briefing temático #2: Trabalho sob demanda no Congresso (2010-2020) - Um oceano de possibilidades versão 1.0**. São Paulo: FGV Direito SP, 2021. Disponível em: <https://hdl.handle.net/10438/30268>. Acesso em: 03 nov. 2023.

CEPI. Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação da FGV Direito SP. **Policy paper – Alternativas regulatórias para o presente e futuro do trabalho na gig economy**. São Paulo: FGV Direito SP, 2021. Disponível em: <https://hdl.handle.net/10438/31523>. Acesso em: 03 nov. 2023.

CÍCERO, José. Sem que entregadores saibam, iFood tem contrato que prevê direitos trabalhistas. **Agência Pública**, 16 maio 2022. Disponível em: <https://apublica.org/2022/05/sem-que-entregadores-saibam-ifood-tem-contrato-que-preve-direitos-trabalhistas/>. Acesso em: 02 out. 2022.

COMO APROVEITAR mais o seu entregador com a Pick and Go! Youtube, 2022. 1 vídeo (2 min). Publicado pelo canal Food (EU) - Podcast. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=tuREBstk884&ab\\_channel=Food%28EU%29-Podcast](https://www.youtube.com/watch?v=tuREBstk884&ab_channel=Food%28EU%29-Podcast). Acesso em: 05 dez. 2023.

COMO é ser OL no iFood? Precisa cumprir horários? Youtube, 2022. 1 vídeo (7 min). Publicado pelo canal Uerick07!. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=2AfsGwydGA8&ab\\_channel=Uerick07%21](https://www.youtube.com/watch?v=2AfsGwydGA8&ab_channel=Uerick07%21). Acesso em: 20 nov. 2023.

COMO ESTÁ a situação da Loggi Prime Placa Vermelha em SP 2023. Youtube, 2023. 1 vídeo (6 min). Publicado pelo canal Motoboy Microempreendedor. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=QS9zF3HAezE>. Acesso em: 25 nov. 2023.

COMO FAZER entrega com APP MOTTU. Youtube, 2023. 1 vídeo (12 min). Publicado pelo canal Diário do motoka. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=m6w-IjPdMSQ>. Acesso em: 04 dez. 2023.

COMO SER entregador da Uber Flash e Direct | Cadastro passo a passo | Atualizado. Youtube, 2023. 1 vídeo (7 min). Publicado pelo canal Mente de Negócios. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=HhNU2OaR-5c>. Acesso em: 04 dez. 2023.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução 356, de 02 de agosto de 2010**. Disponível em: [https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao\\_contran\\_356\\_10.pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao_contran_356_10.pdf). Acesso em: 28 set. 2023.

CONTRAN. Ministério da Infraestrutura/Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução 930, de 28 de março de 2022**. Dispõe sobre a regulamentação do curso especializado obrigatório destinado aos profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. 2022b. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9302022.pdf>. Acesso em: 28 set. 2023.

CONTRAN. Ministério da Infraestrutura/Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução 943, de 28 de março de 2022**. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. 2022a. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9432022.pdf>. Acesso em: 28 set. 2023.

DIÁRIO de um Motoca – Protesto dos Entregadores no Masp (5/6/2020). Youtube, 2020. 1 vídeo (3 min). Publicado pelo canal Treta no Trampo. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=zdP6iwGXqQ8>. Acesso em 15 nov. 2023.

DE MOTOBOY invisível a entregador organizado: uberização e o trabalhador just-in-time na pandemia. Youtube, 2021. 1 vídeo (103 min). Publicado pelo canal Instituto de Economia da

Unicamp. Disponível em: <https://www.youtube.com/live/vOVXADtwnZs?si=dXC8eCHyp-iEtuL4>. Acesso em: 12 out. 2023.

DE STEFANO, Valerio. **The Rise of the “Just-in-Time Workforce”**: On-Demand Work, Crowd Work and Labour Protection in the ‘Gig-Economy’. International Labour Office. Conditions of work and employment series nº 71. Geneva: ILO, 2016. Disponível em: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms\\_443267.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_443267.pdf). Acesso em: 27 out. 2023.

DELGADO, Maurício G. Direitos fundamentais na relação de trabalho. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**, n. 2, p. 11-39, 13 ago. 2007. Disponível em: <http://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/40>. Acesso em: 05 jul. 2022.

DINIZ, Eugênio P. H. **Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço**: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/54386>. Acesso em: 03 set. 2023.

DINIZ, Eugênio P. H.; ASSUNÇÃO, Ada A.; LIMA, Francisco de P. A. Por que os motociclistas profissionais se acidentam?: riscos de acidentes e estratégias de prevenção. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 30, n. 111, p. 41-50, jun. 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbso/a/MP5tvYNh4pxrxZYVQTSTj4S/>. Acesso em: 04 set. 2023.

DUARTE, Fernanda da C. P.; GUERRA, Ana. Plataformização e trabalho algorítmico: contribuições dos Estudos de Plataforma para o fenômeno da uberização. **Revista Eptic** (Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura), v. 22, n. 2, p. 38-55, ago. 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/epitic/article/view/12129>. Acesso em: 13 set. 2023.

ENTREGADORES Análise Detalhada da Proposta regulamentação”. Youtube, 2023. 1 vídeo (112 min). Publicado pelo canal DINHO MOTOBOY. Disponível em: <https://www.youtube.com/live/wYq282lJRAg?si=Il-VnvIMq5HBI0go>. Acesso em: 30 out. 2023.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo. As promessas da Reforma Trabalhista: combate ao desemprego e redução da informalidade. In: KREIN, José Dari; OLIVEIRA, Roberto Vêras de; FILGUEIRAS, Vitor Araújo. (org.). **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**. 1. ed. Campinas: Curt Nimuendajú, 2019, p. 13-52.

FONSECA, Vanessa Patriota da. O crowdsourcing e os desafios do sindicalismo em meio à crise civilizatória. In: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da (org.). **Futuro do trabalho**: os efeitos da revolução digital na sociedade. Brasília: ESMPU, 2020, p. 357-372.

FROTA garantida iFood, vale a pena? Youtube, 2023. 1 vídeo (12 min). Publicado pelo canal Clayton (Vamos Rumo ao Topo). Disponível em: [https://youtu.be/vqW9FikIToU?si=\\_bV\\_O6vZpHXL3VgZ](https://youtu.be/vqW9FikIToU?si=_bV_O6vZpHXL3VgZ). Acesso em: 25 nov. 2023.

FUI tomar café na casa do inscrito / participei da blitz Rappi. Youtube, 2020. 1 vídeo (13 min). Publicado pelo canal Rizolito Motoboy. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=0owJtKkZLds>. Acesso em: 23 nov. 2023.

GODOI, Stela C. de. **No “tempo certo”, sobre duas rodas**: um estudo sobre a formação e exploração dos motofretistas de Campinas-SP. 2012. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/Busca/Download?codigoArquivo=496647>. Acesso em: 17 set. 2023.

GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. **Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil**: quem, onde, quantos e quanto ganham. IPEA, Carta de Conjuntura número 55 - nota de conjuntura 14 - 2º trimestre de 2022. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510\\_cc\\_55\\_nota\\_14\\_gig\\_economy.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf). Acesso em: 18 nov. 2023.

GONDIM, Andressa A. **Compreendendo o sofrimento decorrente do trabalho nos motoboys de Fortaleza-CE**. 2009. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/1507>. Acesso em: 05 nov. 2022.

GREENHOUSE, Steven. The Whatchamacallit Economy. **The New York Times**, New York, 16 dec. 2016. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2016/12/16/opinion/the-whatchamacallit-economy.html>. Acesso em 03 nov. 2023.

GRISCI, Carmem L. I.; SCALCO, Priscila D.; JANOVIK, Mayara S. Modos de trabalhar e de ser de motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. **Psicologia: ciência e profissão**, v. 27, n. 3, p. 446–461, set. 2007. Disponível em: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S1414-98932007000300007&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1414-98932007000300007&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt). Acesso em: 24 set. 2022.

GROHMANN, Rafael. Cooperativismo de plataforma como alternativa à plataformização do trabalho. **Revista Rosa**, v. 4, n. 1, 27 ago. 2021. Disponível em: <https://revistarosa.com/4/alternativa-a-plataformizacao-do-trabalho>. Acesso em: 11 nov. 2023.

GROHMANN, Rafael. Os nomes por trás do trabalho plataformizado. **Blog da Boitempo**, 19 jul. 2021. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2021/07/19/os-nomes-por-tras-do-trabalho-plataformizado>. Acesso em: 6 nov. 2023.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura**, v. 22, n. 1, p. 106–122, 2 fev. 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/eptic/article/view/12188>. Acesso em: 02 nov. 2023.

IBGE. Estudos e Pesquisas. Informação Demográfica e Socioeconômica nº 43. **Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira: 2020**. IBGE, Coordenação e População e Indicadores Sociais. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. 148p. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101760.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2023.

IBGE. Investigações Experimentais, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. **Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. ISBN 978-85-240-4574-5. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102035>. Acesso em: 25 out. 2023.

IFOOD. Agora o Entrega Fácil também é Sob Demanda: conte com a logística iFood para todos seus pedidos. **iFood para Parceiros**, 28 set. 2023a. Disponível em: <https://blog-parceiros.ifood.com.br/sob-demanda/>. Acesso em: 04 dez. 2023.

IFOOD. Como é feita a distribuição de pedidos no iFood: entenda como funciona. **Portal do Entregador**, 2022a. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/como-e-feita-a-distribicao-de-pedidos-no-ifood-3-1/>. Acesso em: 20 nov. 2023.

IFOOD. Como o Score iFood é calculado? Confira aqui. **Portal do Entregador**, 2023b. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/como-o-score-ifood-e-calculado-confira-aqui/>. Acesso em: 23 nov. 2023.

IFOOD. Conheça a EntreGÔ, nova solução para gestão logística de pedidos . Portal do Entregador, 9 fev. 2023c. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/novidades/conheca-a-entrega-nova-solucao-para-gestao-logistica-de-pedidos/>. Acesso em: 25 nov. 2023.

IFOOD. Entrega Fácil iFood: 7 motivos para usar. **iFood para Parceiros**, 08 nov. 2022b. Disponível em: <https://blog-parceiros.ifood.com.br/entrega-facil/>. Acesso em: 25 nov. 2023.

IFOOD. Indique pessoas para entregador com o iFood – Regulamento. **Portal do Entregador**, 2023d. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/indique-pessoas-para-entregar-com-o-ifood-regulamentos/>. Acesso em: 23 nov. 2023.

IFOOD. Procurando motoboy barato? Economize com o Entrega Fácil! **iFood para Parceiros**, 24 nov. 2022c. Disponível em: <https://blog-parceiros.ifood.com.br/motoboy-barato/>. Acesso em: 25 nov. 2023.

IFOOD. Reajuste de ganhos em 2023: entenda tudo. **Portal do Entregador**, 10 jul. 2023e. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/novidades/reajuste-de-ganhos-em-2023-entenda-tudo/>. Acesso em: 25 nov. 2023.

IFOOD. Termos e Condições de Uso iFood para Entregadores. **Portal do Entregador**, 08 ago. 2023f. Disponível em: [https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2023/08/T\\_C\\_Entregadores-v5.2.pdf](https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2023/08/T_C_Entregadores-v5.2.pdf). Acesso em: 04 nov. 2023.

I FOOD ENTREGADORES: Denúncia de Esquema de Pirâmide na Função OL - Descubra a Verdade - Ralf MT. YouTube, 2021. 1 vídeo (15 min). Publicado pelo canal Ralf MT. Disponível em: <https://youtu.be/GUVPS9Dy14E?si=rT28sR9U6ndnGA44>. Acesso em: 15 nov. 2023.

I FOOD OL toca mais entrega do que iFood nuvem??????. Youtube, 2022. 1 vídeo (5 min). Publicado pelo canal Maikon Motoboy. Disponível em: <https://youtu.be/cWXhFoELejU?si=PJNqtuhzxN-4-YdL>. Acesso em: 20 nov. 2023.

ILO. INTERNACIONAL LABOUR ORGANIZATION (ED.). **World Employment and Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work**. Geneva: ILO, 2021. Disponível em: [https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2021/WCMS\\_771749/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/research/global-reports/weso/2021/WCMS_771749/lang--en/index.htm). Acesso em: 27 out. 2023.

IZIDORO, Alencar. Frota de moto supera a de carro em metade do país. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 18 jul. de 2010. Cotidiano. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1807201001.htm>. Acesso em: 05 ago. 2023.

KALIL, Renan B. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos**. 2019. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2138/tde-07082020-133545/>. Acesso em: 03 nov. 2023.

KREIN, José D.; OLIVEIRA, Roberto V. de; FILGUEIRAS, Vitor A. (org.). **Reforma trabalhista no Brasil: promessas e realidade**. Campinas: Curt Nimuendajú, 2019.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. Neuromarketing e sedução dos trabalhadores: o caso Uber. In: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da (Org.). **Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade**. Brasília: ESMPU, 2020, p. 139-155.

LEVY, Clarissa. A máquina oculta do iFood. Agência Pública, 04 abr. 2022. Disponível em: <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood>. Acesso em: 20 nov. 2023.

LOGGI. Nova versão da Campanha Promocional Indique e Ganhe. 2023. Disponível em: <https://ajuda.loggi.com/hc/pt-br/articles/4409962798477-Nova-vers%C3%A3o-da-Campanha-Promocional-Indique-e-Ganhe>. Acesso em: 23 nov. 2023.

LOGGI. Termos de Uso Entregadores. 2021. Disponível em: <https://www.loggi.com/termos-de-uso-entregadores/>. Acesso em: 05 dez. 2023.

LOGGI Entregadores: Da Fundação até Hoje e as Medidas Drásticas para Excluir Funções PRIME/PRESTO! Youtube, 2021. 1 vídeo (15 min). Publicado pelo canal Ralf MT.

Disponível em: <https://youtu.be/CGMCI5cyl6U?si=3tduTCxqno51196G>. Acesso em: 13 nov. 2023.

MACHADO, Leandro. A rotina de ameaças e expulsões de entregadores terceirizados do IFood. **BBC News Brasil**, 24 jul. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-53521791>. Acesso em: 20 nov. 2023.

MADUREIRA, Daniele. Como os apps de entrega estão levando os restaurantes pequenos à falência. **BBC News Brasil**, 8 fev. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-51272233>. Acesso em: 25 nov. 2023.

MANFIESTAÇÃO dos motoboys: regulamentação não é a solução! Youtube, 2020. 1 vídeo (8 min). Publicado pelo canal Entregador de Lanches. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=HnKsfEbVxew>. Acesso em: 10 dez. 2023

MASCARENHAS, Téo. O fenômeno Mottu: a moto que não existe. Vrum motos, 06 mar. 2023. Disponível em: <https://www.vrum.com.br/motos/mottul-moto-aluguel/>. Acesso em: 03 dez. 2023.

MATOS, Raphael H. de F. **Estudo exploratório das relações de trabalho como fator de influência do comportamento humano no trânsito: caso do motofrete**. 2008. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília, Brasília, 2008. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/1794>. Acesso em: 07 set. 2023.

MELITO, Leandro. Líder de entregadores de aplicativo diz que se sentiu ‘enganado’ por governo sobre regulamentação. **O Joio e o Trigo**. Disponível em: <https://ojoioetrigo.com.br/2023/03/lider-de-entregadores-se-sentiu-enganado-por-governo/>. Acesso em: 30 nov. 2023.

MID. Movimento Inovação Digital. Proposta das plataformas digitais associadas. 26 ago. 2023. Disponível em: <https://www.mobilettime.com.br/wp-content/uploads/2023/08/MID-Propostas-Agosto-2023-1.pdf>. Acesso em: 21 nov. 2023.

MORAES, Thiago D. **Coletivo de trabalho e atividade dos motoboys: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho**. 2008. Tese (Doutorado em Psicologia Social) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008a. Disponível em: <https://www.bdt.d.uerj.br:8443/handle/1/15062>. Acesso em: 23 set. 2022.

MORAES, Thiago D. Fatores de risco de acidentes na atividade dos motoboys: limites das análises quantitativas. **INTERFACEHS – Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente**, v. 3, n. 3, p. 1-29, dez. 2008b. Disponível em: <http://www3.sp.senac.br/hotsites/blogs/InterfacEHS/wp-content/uploads/2013/07/art-3-2008-3.pdf>. Acesso em: 05 nov. 2022.

MORAES, Thiago D.; ROHR, Roseane V.; ATHAYDE, Milton. Ingresso, permanência e abandono na profissão de motoboys: constituição de si e da profissão. **Laboreal**, v. 11, n. 1, p.

01-22, 2015. Disponível em: <https://journals.openedition.org/laboreal/4244>. Acesso em: 23 ago. 2023.

MERCADO Envios Flex 2023 | Torres Transportes. Youtube, 2023. 1 vídeo (6 min). Publicado pelo canal Torres Transportes. Disponível em: <https://youtu.be/tMPDeXytHkQ?si=Aa7g0RW9zwp1hUU>. Acesso em: 04 dez. 2023.

MERCADO LIVRE (Envio Flex) Como Fazer Entregas. Youtube, 2023. 1 vídeo (14 min). Publicado pelo canal Jucelio 011. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Q9x-ISlx0TQ>. Acesso em: 04 dez. 2023.

MIOTTO, Rafael. Número de mulheres com habilitação para motos cresce 44% em 3 anos. **G1**, São Paulo, 27 jul. 2012. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/noticia/2012/07/numero-de-mulheres-com-habilitacao-para-motos-cresce-44-em-3-anos.html>. Acesso em: 01 nov. 2023.

MOTOBOYS faturam mais com aplicativos de celular. Youtube, 2015. 1 vídeo (3 min). Publicado pelo canal Jornal da Gazeta. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=05fGfDEVgcY>. Acesso em: 10 nov. 2023.

MOTOBOYS RECLAMAM de custo para se adequar à nova lei de motofrete. **G1**, 22 jan. 2013. Bom Dia Brasil. Disponível em: <https://glo.bo/YkkqFC>. Acesso em: 15 nov. 2023.

MOTOFRETISTAS protestam em vias de SP contra cortes em serviço de entrega. **G1**, São Paulo, 17 nov. 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/11/motofretistas-protestam-em-vias-de-sp-contras-cortes-em-servico-de-entrega.html>. Acesso em: 20 nov. 2023.

MOTOSTORY Brasil. **Duas Rodas e Uma Nação – Linha do Tempo – 1920**. 27 set. 2021. Disponível em: <https://motostory.com.br/pt/linha-do-tempo-1920/>. Acesso em: 28 nov. 2023.

MOTTU. Entregas. Disponível em: <https://mottu.com.br/entregas/>. Acesso em: 03 dez. 2023.

O CONSELHO Nacional Nacional dos Sindicatos de Motoboys e Motoentregadores, à Aliança Nacional dos Motoboys e Motoentregadores e Centrais Sindicais apresentam proposta de remuneração mínima e custos operacionais para pagamento de entregadores por aplicativos. **Febramoto**, São Paulo, 21 ago. 2023. Disponível em: <https://www.febramoto.com.br/noticia/226/o-conselho-nacional-dos-sindicatos-de-motoboys-e-motoentregadores-a-alianca-nacional-dos-motoboys-e-motoentregadores-e-centrais-sindicais-apresentam-proposta-de-remuneracao-minima-e-custos-operacionais-para-pagamento-de-entregadores-por-aplicativos>. Acesso em: 30 out. 2023.

O QUE É o Uber Direct? Como funciona o Uber Direct? Youtube, 2022. 1 vídeo (7 min). Publicado pelo canal LOKOMAXX NA BR. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=apKPd3ATz54>. Acesso em: 04 dez. 2023.

O QUE O VICE presidente iFood falou da função Franquia OL você não vai acreditar (Debate 02) Ralf MT. Youtube, 2023. 1 vídeo (19min). Publicado pelo canal Ralf MT. Disponível em: <https://youtu.be/HVKFgRH6K1s?si=DG7k4XF55MZJJe9E>. Acesso em: 26 nov. 2023.

OLIVEIRA, Luciana de. Começam a valer as regras para motoboys e mototaxistas circularem. **G1**, São Paulo, 02 fev. 2013. Auto Esporte. Disponível em: <https://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2013/02/comecam-valer-regras-para-motoboys-e-mototaxistas-circularem.html>. Acesso em: 20 nov. 2023.

OLIVEIRA, Pamela T. G. de; JUNGES, José R. Plataformas digitais de entrega de alimentação: condições de trabalho e riscos para a saúde. **Saúde e Sociedade**, v. 32, n. 3, 1-12, 2023. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sausoc/a/jPqkmtvD5MnH9NvJ5P999WB/abstract/?lang=pt#>. Acesso em: 01 dez. 2023.

PAES-MACHADO, Eduardo; RICCIO-OLIVEIRA, Maria Angélica. O jogo de esconde-esconde: trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 24, n. 70, p. 91-106, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/qhkZmDkX5SYD5SVMnwbN4Cw/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 03 set. 2023.

PASSO a passo, organizando os pacotes do mercado livre. Youtube, 2022. 1 vídeo (15 min). Publicado pelo canal Caio Motoka. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=kY4ULWmiF30>. Acesso em: 02 dez. 2023.

POELL, Thomas; NIEBORG, David; DIJCK, José van. Platformisation. **Internet Policy Review**, v. 8, n. 4, 29 nov. 2019. Disponível em: <https://policyreview.info/concepts/platformisation>. Acesso em: 05 nov. 2023.

PONTO positivo e negativo de ser OL no iFood! \*na minha opinião\*. YouTube, 2022. 1 vídeo (9 min). Publicado pelo canal Uerick07! Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=bbcpctwwn30&ab\\_channel=Uerick07%21](https://www.youtube.com/watch?v=bbcpctwwn30&ab_channel=Uerick07%21). Acesso em: 20 nov. 2023.

QUAL a diferença de OL para nuvem? Youtube, 2022. 1 vídeo (10 min). Publicado pelo canal Uerick07! Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=8ZKPVuK3tKM&ab\\_channel=Uerick07%21](https://www.youtube.com/watch?v=8ZKPVuK3tKM&ab_channel=Uerick07%21). Acesso em: 20 nov. 2023.

QUANTO ganha um entregador no Mercado Livre? Youtube, 2023. 1 vídeo (4 min). Publicado pelo canal DINHO MOTOBOY. Disponível em: <https://youtu.be/0JiQG40Lwaw?si=pHRJYZay3ADYYDU5>. Acesso em: 03 dez. 2023.

RAPPI. Termos e Condições – Campanha de Indicação Rappi Entregador. Disponível em: <https://promos.rappi.com/brasil/2020/10/1/termos-e-condies-campanha-de-indicao-rappi-entregador>. Acesso em: 23 nov. 2023.

REGULAMENTAÇÃO da atividade dos trabalhadores de aplicativos - Trabalho - 04/10/2023. Youtube, 2023. 1 vídeo (178 min). Publicado pelo canal Câmara dos Deputados. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=HdiejnuALJw>. Acesso em: 10 nov. 2023.

REIS, João J. A greve negra de 1857 na Bahia. **Revista USP**, n. 18, p. 6–29, 30 ago. 1993. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/25988>. Acesso em: 06 nov. 2023.

REIS, João J. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. Companhia das Letras, 2019.

RICCIO-OLIVEIRA, Maria A. **Ases do asfalto**: vitimização e responsabilização no trabalho de motoboys de Salvador. 2006. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) – Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/10420>. Acesso em: 03 set. 2023.

RODGERS, Gerry; RODGERS, Janine (eds.). **Precarious jobs in labour market regulation**: The growth of atypical employment in Western Europe. Geneva: ILO, 1989. Disponível em: [https://labordoc.ilo.org/permalink/41ILO\\_INST/oti1e7/alma992703963402676](https://labordoc.ilo.org/permalink/41ILO_INST/oti1e7/alma992703963402676). Acesso em: 28 nov. 2023.

SABINO, André Monici; ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização - o Empreendedorismo como novo nome para a exploração. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 2, n. 2, 18 dez. 2019. Disponível em: <http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/53>. Acesso em: 04 mar. 2023.

SALÁRIO Mínimo e Leis Trabalhistas para Entregadores | Saiba oq está por trás disso. Youtube, 2023. 1 vídeo (18 min). Publicado pelo canal Mente de Negócios. Disponível em: [https://youtu.be/h8\\_LoSZJcc8?si=LSeZAcit4QAUKV92](https://youtu.be/h8_LoSZJcc8?si=LSeZAcit4QAUKV92). Acesso em: 31 dez. 2023.

SANTIAGO, Tatiana. Protesto de motoboys contra novas regras trava Avenida Paulista. **G1**, São Paulo, 01 fev. 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2013/02/protesto-de-motoboys-contras-novas-regras-trava-avenida-paulista.html>. Acesso em: 15 set. 2023.

SANTOS, Gilberto A. dos. Cooperativas eletrônicas - Aplicativos: por quê somos contra? **SindimotoSP**, 05 nov. 2013. Disponível em: <https://sindimotosp.com.br/noticias/noticia50.html>. Acesso em: 01 dez. 2023.

SANTOS, José A. História do transporte rodoviário. **Revista Ibero-Americana de Estratégia**, v. 1, n. 1, p. 27-32, 2002. Disponível em: <http://www.spell.org.br/documentos/ver/26647/historia-do-transporte-rodoviario>. Acesso em: 06 nov. 2023.

SÃO PAULO (Município). Secretaria Especial de Comunicação. **Prefeitura de São Paulo incentiva a regularização de entregadores que usam motocicleta**. São Paulo: Secretaria Especial de Comunicação, 2023. Disponível em: <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-de-sao-paulo-incentiva-a-regularizacao-de-entregadores-que-usam->

[motocicleta#:~:text=De%20Secretaria%20Especial%20de%20Comunica%C3%A7%C3%A3o&text=O%20objetivo%20%C3%A9%20que%20esses,possuem%20CONDUMOTO%20ativo%20e%20v%C3%A1lido](#). Acesso em: 12 nov. 2023.

SILVA, Daniela W. da. **Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina-PR**. 2006. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) – Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2006. Disponível em: <https://pos.uel.br/saudecoletiva/teses-dissertacoes/atuacao-profissional-de-motoboys-e-fatores-associados-a-ocorrencia-de-acidentes-de-transito-em-londrina-pr/>. Acesso em: 03 set. 2023.

SILVA, Daniela. W. da; ANDRADE; Selma M. de; SOARES; Darli A.; NUNES, Elisabete de P. de A.; MELCHIOR, Regina. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, v. 18, p. 339–360, 2008a. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/physis/a/SGgvz8qVwXsj6yWpZYtXxjF/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 23 set. 2022.

SILVA, Daniela W. da; ANDRADE, Selma M. de; SOARES, Darli A.; SOARES, Dorotéia F. P. de P. S.; MATHIAS, Thais de F. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 24, p. 2643-2652, nov. 2008b. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/6sWYYkBnfJHpKGgdd9mBQZ/?lang=pt>. Acesso em: 29 set. 2022.

SILVA, Ricardo B. da. **Os motoboys no globo da morte**: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – São Paulo: Universidade de São Paulo, 2009. Disponível em: [https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-04022010-162337/publico/RICARDO\\_BARBOSA\\_SILVA.pdf](https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-04022010-162337/publico/RICARDO_BARBOSA_SILVA.pdf). Acesso em: 05 nov. 2022.

SÓ 2% dos mototaxistas fizeram curso exigido por lei em São Paulo. **G1**, Campinas e Região, 11 jan. 2013. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2013/01/so-2-dos-mototaxistas-fizeram-curso-exigido-por-lei-em-sao-paulo.html>. Acesso em: 20 out. 2023.

SEFERIAN, Gustavo; SOUTO MAIOR, Jorge Luiz; SEVERO, Valdete Souto. Regulação a meio-termo para os explorados por empresas proprietárias de aplicativos: a invenção da roda. **Blog Jorge Luiz Souto Maior**, 21 jan. 2023. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/regulacao-meio-termo-para-os-explorados-por-empresas-proprietarias-de-aplicativos-a-invencao-da-roda>. Acesso em: 10 mar. 2023.

STOCHERO, Tahiane. Com pandemia, número de profissionais de motofrete cresce 40% em um ano na cidade de SP. **G1**, São Paulo, 07 mar. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/03/07/apos-um-ano-de-pandemia-numero-de-profissionais-de-motofrete-cresce-40percent-em-um-ano-na-cidade-de-sp.ghtml>. Acesso em: 10 nov. 2023.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. 1. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019.

TEM percurso todos os dias no Mercado Envios Extra? Youtube, 2022. 1 vídeo (6 min). Publicado pelo canal Caio Motoka. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=JNl5N-rgxMA>. Acesso em: 02 dez. 2023.

TEODORO, Maria C. M.; SILVA, Thais C. D'A. da; ANTONIETA, Maria. Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. **Revista da Faculdade Mineira de Direito – PUC Minas**, v. 20, n. 39, 2017. Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/Direito/article/view/14661>. Acesso em: 04 mar. 2023.

TUDO que você vai precisar e exigências Mercado Envios Extra!!! Youtube, 2022. 1 vídeo (15 min). Publicado pelo canal WILLMOTOVLOG 23. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=6YRE3d1o9m0>. Acesso em: 02 dez. 2023.

VALOR DO percurso de moto no Mercado Envios Extra / Mercado livre em Campinas (Part 1). Youtube, 2021. 1 vídeo (10 min). Publicado pelo canal Caio Motoka. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=9lfQkkqGP4k>. Acesso em: 02 dez. 2023.

VERONESE, Andréa M. **Moto-boys de Porto Alegre: convivendo com os riscos do acidente de trânsito**. 2004. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/7241>. Acesso em: 04 set. 2023.

VERONESE, Andréa M.; OLIVEIRA, Dora L. L. C. da. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção da saúde. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 12, p. 2717-2721, dez. 2006.

VOCÊ sabia desse macete dos pedido do iFood na Box Delivery. Youtube, 2021. 1 vídeo (6 min). Publicado pelo canal Francisco Mello Oficial. Disponível em: [https://youtu.be/t4p6nDom17Y?si=KZRk4Z\\_4CfTM46gY](https://youtu.be/t4p6nDom17Y?si=KZRk4Z_4CfTM46gY). Acesso em: 04 dez. 2023.

VOLTEI a ser OL do iFood | Entenda por quê! Youtube, 2021. 1 vídeo (11 min). Publicado pelo canal Jeff Fernandes. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=ypl\\_AZL5jAM](https://www.youtube.com/watch?v=ypl_AZL5jAM). Acesso em: 04 dez. 2023.