

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

Programa de Graduação em Gestão Pública Para o Desenvolvimento Econômico e Social

CARLOS VINICIUS SANTOS MOTEL ALVES

**ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NA RELAÇÃO ENTRE
ENTREGADORES POR APLICATIVOS E EMPRESAS GESTORAS DE
PLATAFORMAS DE ECONOMIA DIGITAL**

**RIO DE JANEIRO
2022**

CARLOS VINICIUS SANTOS MOTEL ALVES

**ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NA RELAÇÃO
ENTRE ENTREGADORES POR APLICATIVOS E
EMPRESAS GESTORAS DE PLATAFORMAS DE
ECONOMIA DIGITAL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Graduação em Gestão Pública Para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel.

Orientadora: Prof. Dra. Rosangela Marina Luft

Rio de Janeiro
2022

CIP - Catalogação na Publicação

A474a Alves, Carlos Vinicius Santos Motel
Análise das condições de trabalho na relação entre entregadores por aplicativos e empresas gestoras de plataformas de economia digital / Carlos Vinicius Santos Motel Alves. -- Rio de Janeiro, 2022.
30 f.

Orientadora: Rosangela Marina Luft.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Bacharel em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social, 2022.

1. Capitalismo de plataforma. 2. Uberização do Trabalho. 3. Entregadores por aplicativos. I. Luft, Rosangela Marina, orient. II. Título.

CARLOS VINICIUS SANTOS MOTEL ALVES

**Análise Das Condições De Trabalho Na Relação Entre
Entregadores Por Aplicativos e Empresas Gestoras De Plataformas
De Economia Digital**

Trabalho de Conclusão de Curso entregue ao Curso de Bacharelado em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel.

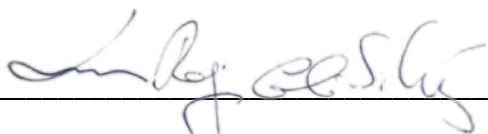
Apresentado em: 19/12/2022

BANCA EXAMINADORA



Rosangela Marina Luft

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ (orientadora)



Luis Régis Coli Silva Junior

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - UFRJ

RESUMO

A pesquisa tem por objetivo analisar as condições de trabalho dos entregadores por aplicativos e sua relação com as plataformas de economia digital e como essas empresas precarizam as relações trabalhistas. Partindo do contexto de avanço tecnológico e acumulação de capital, chegou-se ao conceito de capitalismo de plataforma (KALIL, 2019), o qual transforma as relações laborais devido ao seu modelo único de organização e produção de trabalho. A partir desta nova forma de gerir as relações trabalhistas originou-se o conceito “uberização do trabalho” (ABÍLIO, 2020), para qualificar a precarização das condições desses trabalhadores. Através de pesquisas realizadas verificou-se que o perfil dos entregadores é composto majoritariamente por homens, negros e jovens adultos. Além disso, observou-se que os algoritmos desempenham um papel fundamental para gerenciar todo o modo operacional de trabalho dos entregadores, além de coletar dados e informações sobre os trabalhadores. Constatou-se que as atuais leis do Direito do Trabalho se omitem em assegurar e proteger condições dignas aos trabalhadores uberizados e elas necessitam reformulações.

Palavras-chave: capitalismo de plataforma; uberização do trabalho; entregadores por aplicativos.

ABSTRACT

The research aims to analyze the working conditions of app delivery people and their relationship with digital economy platforms and how these companies make labor relations precarious. Starting from the context of technological advancement and capital accumulation, the concept of platform capitalism (KAIL, 2019) was arrived at, which transforms labor relations due to its unique model of organization and production of work. This new way of managing labor relations gave rise to the concept of “uberization of work” (ABÍLIO, 2020), to qualify the precarious conditions of these workers. Through surveys carried out, it was found that the profile of couriers is composed mostly of men, blacks and young adults. In addition, it was observed that algorithms play a key role in managing the entire operational mode of work of couriers, in addition to collecting data and information about workers. It was found that the current laws of Labor Law fail to ensure and protect dignified conditions for uberized workers and they need to be reformulated.

Keywords: platform capitalism; uberization of work; app couriers.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	8
2 SERVIÇO DE ENTREGA POR APLICATIVO: AGENTES, TECNOLOGIAS E CARACTERÍSTICAS.....	9
3 RELAÇÕES DE TRABALHO NO ATUAL CONTEXTO TECNOLÓGICO.....	13
4 ENTREGADORES: HISTÓRICO E QUEM SÃO.....	16
5 APLICATIVOS E ENTREGADORES: ELEMENTOS DA RELAÇÃO DE EMPREGO.....	22
6 CONCLUSÃO.....	29
REFERÊNCIAS.....	32

1 INTRODUÇÃO

Inseridas no contexto de avanço tecnológico e acumulação capitalista, as empresas de plataformas digitais ou também chamadas de empresas de economia digital como iFood, Rappi, Uber Eats e 99Food, fortalecem a consolidação do fenômeno contemporâneo denominado “capitalismo de plataforma” (KALIL, 2019), o qual está transformando as condições das relações laborais devido ao seu modelo próprio de organização e produção de trabalho. Ocasionalmente, assim, a precarização das relações de emprego - ainda que não as reconheçam oficialmente - em um processo denominado de “Uberização do Trabalho” (ABÍLIO, 2020).

As empresas proprietárias de plataformas digitais categorizam os trabalhadores como autônomos e/ou independentes, deste modo, esquivam-se das obrigações trabalhistas legais que um empregado efetivo teria caso tivesse sua carteira de trabalho assinada. Além disso, essas empresas controlam e gerenciam a força de trabalho de maneira automatizada através de algoritmos, portanto, não há contato direto entre patrão e funcionário, o vínculo é inteiramente realizado online e de modo impessoal.

A presente pesquisa tem como objetivo identificar e evidenciar quais são as condições na relação de trabalho que orientam os entregadores por aplicativos e as plataformas digitais e como ocorre a mediação entre eles. Para tanto, será analisado quais são as interpretações do sistema de justiça que impedem os entregadores em serem classificados como trabalhadores formais, as argumentações utilizadas pelas plataformas digitais e como os algoritmos assumem papel fundamental para realizar o gerenciamento do trabalho exercido pelos entregadores.

Neste artigo estão sendo considerados “entregadores por aplicativo” todos os entregadores, maiores de 18 anos, que prestam serviço de retirada e entrega de produtos do ramo alimentício por intermédio de plataformas digitais como principal fonte de renda, independentemente se o serviço é realizado por meio de bicicletas, motocicletas, automóveis, a pé ou algum outro meio alternativo de locomoção.

Ademais, serão consideradas “plataformas digitais” as empresas de economia digital que realizam a mediação entre estabelecimentos comerciais fornecedores de produtos, entregadores e consumidores por meio de aplicativos para *smartphones*.

A pesquisa foi realizada através de estudos bibliográficos e documentais, utilizando diversos autores para contextualizar os conceitos de “capitalismo de plataforma”, “uberização” e “gerenciamento algoritmo”. Além disso, foram utilizadas pesquisas recentes para traçar o perfil dos entregadores no que concerne ao seu gênero, sua raça, sua classe, seu rendimento médio mensal e seu tempo diário de serviço.

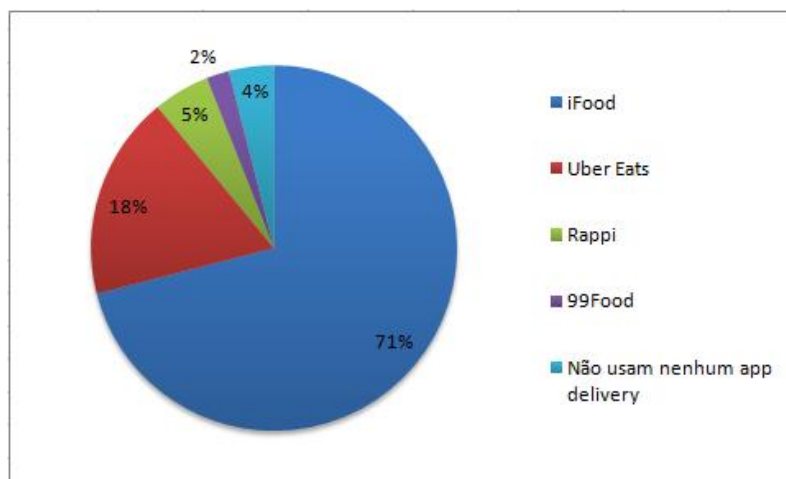
No primeiro capítulo será discorrido sobre as tecnologias e características presentes nas empresas de plataformas digitais. Como elas realizam a mediação entre entregador-plataforma, como elas surgiram e como suprimem os direitos trabalhistas e precarizam o trabalho. No segundo capítulo será abordado como surgiram os entregadores por aplicativos e quem são essas pessoas, levantando-se dados relacionados ao perfil desses trabalhadores no que diz respeito à sua classe social, cor ou raça e faixa etária. Além disso, também serão expostos dados referentes à renda mensal e relação de entregadores de mercadorias com carteira assinada e sem carteira assinada. No último capítulo, será versado sobre os elementos da relação de emprego presentes entre entregadores e plataformas, as diferenças entre entregador nuvem e operador logístico, as argumentações utilizadas pelas plataformas digitais para não o reconhecerem como trabalhadores formais e as contra argumentações empregadas pelos entregadores por aplicativos e o impacto que as manifestações causaram nas relações trabalhistas entre entregadores e plataformas.

2 SERVIÇO DE ENTREGA POR APLICATIVO: AGENTES, TECNOLOGIAS E CARACTERÍSTICAS

Os serviços de entregas estão se expandindo e sendo cada vez mais viabilizados pelas plataformas de economia digital, isto é, empresas privadas proprietárias de infraestruturas digitais que oferecem seus serviços de modo inteiramente *on-line* através de aplicativos desenvolvidos para dispositivos que

possuam acesso à internet. Segundo um estudo realizado pela CVA Solutions¹ com 2.757 pessoas, em 12 cidades brasileiras, as empresas proprietárias de plataformas digitais do ramo de retirada e entrega de produtos mais utilizadas pelos brasileiros² são *iFood*, *Rappi*, *Uber Eats* e *99Food*, respectivamente.

Gráfico 1 - Percentual de aplicativos deliverys mais utilizados - Brasil



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da CVA Solutions.

Com esta pesquisa constatou-se que a plataforma *iFood* contém um expressivo domínio sobre os brasileiros em relação às demais empresas que oferecem serviços similares de entregas. Diante disso, pressupõe-se que ela é a plataforma que possui o maior número de entregadores ativos no mercado prestando serviços.

Já a pesquisa “Consumo Online no Brasil”, realizada durante a pandemia, em outubro de 2021, pela Edelman - agência global de comunicação - a pedido da *PayPal*, buscou compreender por quais razões as pessoas estão usando e preferindo os serviços de entregas delivery. Para tanto, foram ouvidas 1.000 (mil) pessoas com idades entre 18 a 55 anos de diversas regiões do país. 87,2% responderam que preferem comprar comida em aplicativos pois desta forma possuem maior controle sobre seus gastos, 84% afirmaram que comprando online

¹ Estudo realizado pela CVA Solutions (empresa de pesquisa de mercado, treinamento e consultoria) revela que o *iFood* é o app de delivery mais utilizado pelos brasileiros. Disponível em: <<https://www.cvasolutions.com/pt/ifood-rappi-uber-eats-qual-e-o-delivery-mais-bem-visto-pelos-clientes/>>

² *IFOOD, UBER EATS E RAPPI*. Disponível em: <<https://exame.com/pme/ifood-rappi-ubereats-preferido-consumidor/>>. Acesso em: 31 mar. 2022.

economizam tempo e 63,6% optam pelo serviço por motivos de saúde e para evitar o contágio de Covid-19.

Todas as plataformas de economia digital estão inseridas dentro do contexto do intitulado “capitalismo de plataforma” (KALIL, 2019), ou seja, as plataformas como o Ifood, *Uber Eats*, *99Food* organizam, produzem e programam trabalho por meio de suas infraestruturas digitais para os entregadores.

Todo o desenvolvimento das atividades econômicas dessas plataformas é realizado *online*, de modo que a comunicação entre as pessoas e empresas seja facilitada com o auxílio das inovações tecnológicas, da informação e de dados da internet. Em todas as plataformas citadas acima não há contato direto entre empregador e empregado. A comunicação, o pagamento dos entregadores, a indicação das rotas a serem seguidas pelos entregadores até chegar-se no destino final, questionamentos e reclamações são efetuadas nos próprios aplicativos das empresas. Desta maneira, o capitalismo de plataforma está remodelando as relações de trabalho entre trabalhadores e empresas, uma vez que, as relações tradicionais de trabalho estão se transformando e o contato empregador-empregado está ficando cada vez menos pessoal. Com isso, os entregadores são categorizados como “autônomos”, ou trabalhadores “*just-in-time*”, isto é, trabalho conforme a demanda. Neste modelo de organização é difícil mensurar o que é e o que não é tempo de trabalho, tendo em vista que os entregadores por aplicativos estão permanentemente disponíveis. (KALIL, 2020; ABÍLIO, 2017; OLIVEIRA, F. 2000).

Por meio de algoritmos³, as plataformas digitais coletam dados e informações sobre os entregadores através de avaliações determinadas pelo consumidor final, os consumidores avaliam o serviço recebido com classificações que variam de 1 a 5 estrelas, sendo 1 (uma) estrela a nota mais baixa e 5 (cinco) estrelas a nota mais alta. Desta maneira é medida e calculada a qualidade e o desempenho do trabalho exercido pelos trabalhadores que prestam serviços para plataformas digitais. Para o autor Tarleton Gillespie (2014), o algoritmo pode ser entendido como um procedimento codificado que possibilita transformar dados recebidos em um produto almejado, de maneira que seja possível chegar na resolução de um problema.

³ Algoritmos: Sequência de raciocínios ou operações que oferecem a solução de certos problemas. <https://www.dicio.com.br/algoritmos/>

Diante da objetividade de sua operação e de sua natureza científica-tecnológica, os algoritmos são tidos como fórmulas neutras e impessoais, que auxiliam na seleção e organização de um grande volume de dados digitais de maneira imparcial, em contraponto ao controle humano, cujas decisões apresentam alto grau de subjetividade a partir de dados culturais, geográficos, grau de escolaridade, expertise em determinado assunto e até mesmo o estado de humor do sujeito responsável por decidir (ABRAMIDES BRASIL, Natália Marques, 2018, p 57)

A utilização de algoritmos para gerenciar todo o processo de gerenciamento do trabalho é comumente aplicado pelas plataformas de economia digital, de modo que todos os trabalhadores recebem o mesmo tratamento pelas plataformas e não há diferenciação entre os indivíduos. No caso das plataformas focadas no serviço de entregas, o algoritmo é responsável por calcular os valores das taxas de entregas, por definir as melhores rotas para fazer o entregador chegar em seu destino, por estabelecer a conexão entre entregadores disponíveis e aos restaurantes mais próximos, e assim por diante. Em poucas palavras, a empresa recebe a solicitação do serviço pelo usuário do aplicativo e direciona para o entregador que estiver localizado mais próximo do restaurante/estabelecimento requisitado pelo usuário, cabendo ao entregador aceitar ou não a entrega. A conexão é interrompida no momento em que o entregador deseja se desconectar do aplicativo em que está oferecendo seus serviços.

De acordo com Renan B. KALIL, as plataformas de economia digital possuem quatro características fundamentais. I) não são empresas de internet ou tecnologia, mas e são capazes de operar em lugares que ocorram grande volume de interação digital; II) produzem e são submetidas aos efeitos em rede, ou seja, quanto mais usuários a plataforma consegue atrair para usarem seus serviços, maior será o retorno econômico da empresa; III) fazem o uso de subsídio cruzado, assim dizendo, diminuem os preços de determinados bens ou serviços e aumentam os preços de outros para neutralizar as possíveis perdas monetárias; IV) são projetadas para serem atraentes com o propósito de conquistar diversos usuários e todas as suas diretrizes e suas interatividades com o mercado são estabelecidas pelos donos das plataformas. Além dessas características, o estudioso Nick Srnicek⁴ argumenta que as plataformas digitais possibilitam que dois ou mais grupos

⁴ SRNICEK, Nick. op. cit., p. 43-45

criem relações entre si, conectando consumidores, anunciantes, prestadores de serviços, produtos e fornecedores.

3 RELAÇÕES DE TRABALHO NO ATUAL CONTEXTO TECNOLÓGICO

Pode-se dizer que as relações de trabalho no atual contexto tecnológico tiveram seu início marcado a partir da criação da empresa *Uber*, em março de 2009. Em síntese, a Uber é uma empresa que oferece serviços de transportes de passageiros em veículos particulares. Entretanto, assim como as empresas que realizam serviços de entregas, a Uber também não se autodenomina como uma empresa de transportes, mas sim como uma “empresa de tecnologia”. Em seu endereço eletrônico ela declara: “Somos uma empresa de tecnologia que faz a ponte entre o mundo físico e o digital, para que o movimento aconteça com o simples toque de um botão.”⁵ Ou seja, a Uber afirma que apenas facilita a comunicação entre motoristas e passageiros. No Brasil, a empresa iniciou sua operação em 2014, na cidade de São Paulo. Desde então, a expansão do número de motoristas cadastrados no aplicativo cresceu rapidamente, em 2015 a empresa contava com 5 mil motoristas e 500 mil usuários, já em 2020, a empresa somava um total de 1 milhão de motoristas e 22 milhões de usuários⁶ espalhados por todo o Brasil.

É a partir da empresa Uber que eclode o termo “uberização do trabalho” (ABÍLIO, 2020), utilizado por diversos pesquisadores para categorizar esta nova modalidade de organização do trabalho da qual fazem parte todos os trabalhadores que prestam serviços para empresas de plataformas digitais, não se restringindo apenas à Uber. Nesta nova reconfiguração da organização do trabalho, as relações convencionais entre patrão e empregado são reduzidas e transformadas em relação entre empregado (trabalhador) e plataformas digitais e consideradas como relações contratuais autônomas, não como relações contratuais trabalhistas.

A reprodução da força de trabalho e do espaço urbano são questões que foram bastante discutidas no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, a autora Jane Jacobs (1969), disserta em seu livro “*The Economy of Cities*” sobre como os

⁵ UBER. Quem Somos. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/about/>. Acesso em: 31. mar. 2022.

⁶ UBER. Fatos e dados sobre a Uber. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/%20fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 31 mar. 2022.

novos trabalhos vão surgindo. De acordo com a autora, quanto mais se expande a economia das cidades e elas se desenvolvem, paralelamente são adicionados novos tipos de trabalho aos já existentes. Em sua tese, a mesma afirma que um tipo de trabalho acarreta a outro, de maneira em que novos produtos e serviços são adicionados. É o que visualizamos hoje com o trabalho através das plataformas digitais, são novos tipos de trabalhos que estão sendo adicionados aos já existentes devido às mudanças nas relações nas cidades. Como por exemplo, podemos citar a profissão de motoboy/motofrete, profissionais que utilizam motocicleta para realizar entregas dos mais variados objetos e produtos, como entrega de comidas, documentos, pagamento de boletos bancários, etc. É um trabalho que já existia antes do surgimento das plataformas digitais e que hoje, a maior parte desses profissionais estão vinculados às plataformas digitais.

Para a pesquisadora Ana Carolina Reis Paes Leme, as empresas de plataformas digitais podem ser classificadas como “empresas nuvem” (2017), pois são empresas enxutas, ou seja, buscam a redução máxima de custos e são orientadas pela maximização de sua eficiência econômica. Elas não possuem fábricas, não disponibilizam insumos, matéria-prima, não detêm estoque de bens produzidos ou lojas físicas para comercializarem os produtos que são colocados à disposição dos consumidores. As plataformas são as infraestruturas que proporcionam a interação entre os entregadores, consumidores e os estabelecimentos. Deste modo, as plataformas de economia digital se expõem como organizações modernas e inovadoras, mas apenas quando são comparadas ao modelo organizacional fordista. (OLIVEIRA; CARELLI e GRILLO, 2020).

Busca-se legitimar estas novas formas precárias de trabalho, tornando senso comum a ideia de que tal labor é ‘oportunidade de renda’ no cenário de crise econômica e imenso desemprego. Neste sentido, a ‘empresa nuvem’ expressa um mito de ajuda e auxílio. (OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda e GRILLO, Sayonara, 2020, p. 2616.)

À vista disso, observamos como as empresas detentoras de plataformas digitais se utilizam de um discurso convidativo e atraente para as pessoas que se encontram em situação de vulnerabilidade social a fazerem parte desta nova modalidade de trabalho para adquirirem renda e saírem desta situação de desamparo financeiro. As plataformas digitais como *Ifood*, *Uber Eats*, *99Food* usam o discurso de “trabalhadores autônomos” e/ou “trabalhadores independentes” para

fazer com que as pessoas que estão à procura de emprego ou complemento de renda façam parte de suas plataformas.

Contudo, segundo o professor José Dari Krein “O trabalho não pode ser considerado como uma mercadoria qualquer, pois quem vende a força de trabalho é uma pessoa humana e sua dignidade precisa ser assegurada.” (KREIN, 2018, p. 79). No entanto, não é o que vem acontecendo com a categoria e será destrinchado mais a frente.

Um dos atributos presentes em todas essas empresas de plataformas digitais e que causam grande debate dentro do Direito do Trabalho é o esgotamento de todos os direitos conquistados desde a implementação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em 1º de maio de 1943 e suas evoluções subsequentes. A partir do momento em que esses trabalhadores são classificados como “autônomos” ou “independentes” pelas empresas detentoras de plataformas, as mesmas se esquivam de todas as obrigações que uma empresa comum deveria assumir. Sob o argumento de que são apenas “empresas de tecnologia”, afirmam que realizam tão somente a conexão entre o consumidor, entregador e o restaurante, por esta razão, encontram brechas no Direito do Trabalho para não serem responsáveis por garantir nenhuma espécie de auxílio aos entregadores.

Os entregadores por aplicativos acabam sendo responsabilizados por todos os insumos do seu trabalho, como, por exemplo, comprar suas próprias bolsas térmicas (*bags*) para transportar os alimentos, possuir seus próprios meios de locomoção para realizar a entrega e possuir seu próprio celular com acesso à internet para se conectar aos aplicativos e receberem pedidos. Logo, todos os indivíduos que se encontram nesta situação de trabalho informal propiciado pelas plataformas não encontram nenhuma garantia de direitos da legislação trabalhista e não têm a incidência do Ministério Público do Trabalho. Isto evidencia uma fragilidade do Estado em reconhecer e garantir direitos às novas modalidades de trabalhos que vêm surgindo com a expansão dessas empresas de plataformas digitais.

4 ENTREGADORES: HISTÓRICO E QUEM SÃO

No Brasil, o serviço de entregas por meio de motocicletas teve seu início na década de 1980, em São Paulo. Os profissionais que realizavam este tipo de serviço eram e muitas vezes ainda são chamados de “motoboys” - um neologismo das palavras “motocicleta” e “boy”, esta última palavra que em inglês significa “menino”, ou seja, menino da moto. De acordo com Gilvando Oliveira:

A ocupação surgiu no Brasil, no início da década de 80, mais precisamente no ano de 1984. O primeiro empresário de moto-entrega que se tem notícia foi Arturo Filosof, um argentino que, em 1984, trouxe a ideia de Buenos Aires para São Paulo, onde fundou a *Diskboy*. (2003, p. 38)

A classe profissional de trabalhadores que realizam entregas fazendo o uso de motocicletas já recebeu diversas denominações e podemos considerar os termos “motoboy” e “motofretista” como sinônimos. Sua variação ocorreu ao longo dos anos de acordo com as tentativas de regulamentação da profissão através das leis e dos decretos que foram publicados. Em ordem cronológica, em 2003, o Ministério do Trabalho e Emprego categorizou os trabalhadores do ramo de entregas através do registro nº 5191-10, “*Motociclista no Transporte de documentos e pequenos volumes - Motoboys*”. Posteriormente, através da Lei Nº 14.491⁷, de 27 de julho de 2007, Art 3º, a prefeitura do município de São Paulo os classificou como “motofretistas”.

Segundo a lei, o motofrete é uma “modalidade de transporte remunerado de pequenas cargas ou volumes em motocicleta, com equipamento adequado para acondicionamento de carga, nela instalado para esse fim” (art 3º Lei nº 14.491, 2007). Após alguns anos, no dia 29 de julho de 2009, o presidente da república da época, Luiz Inácio Lula da Silva, sancionou a Lei Federal Nº 12.009⁸ regulamentando o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros.

Art. 1º 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.

⁷ Decreto regulamenta a Lei Nº 14.491/07. Disponível em:
<<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-48919-de-9-de-novembro-de-2007>>

⁸ Lei Nº 12.009/09. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm>

A Lei estabelece os seguintes parâmetros para o pleno exercício da profissão de motofretista: I) ter completado 21 (vinte e um) anos; II) ser habilitado, por pelo menos 2 (dois) anos na categoria; III) ser aprovado em curso especializado, nos termos do Contran e IV) estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

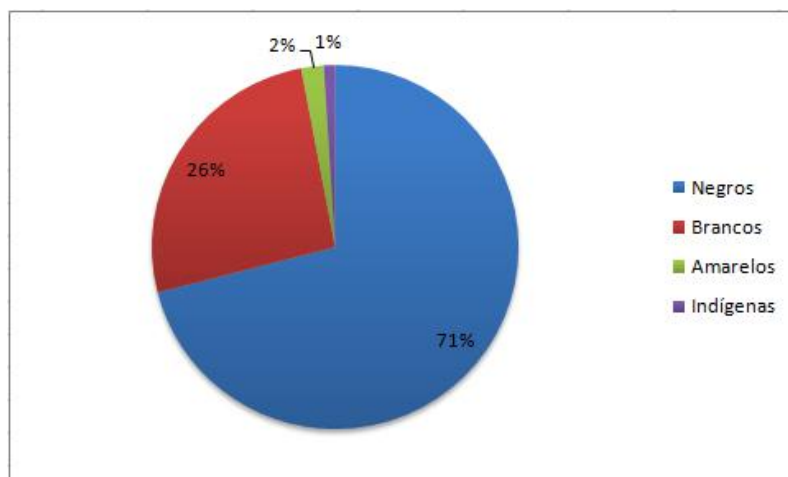
Nesta pesquisa, optou-se por utilizar o termo “entregador por aplicativo” ao se referir aos trabalhadores que realizam entregas de alimentos e/ou mercadorias, visto que o termo não se restringe apenas ao uso de motocicletas para a realização das entregas e porque também está sendo observado a existência ou não de vínculo empregatício entre estes indivíduos e as plataformas de economia digital. Ademais, os “motoboys” e/ou “motofretistas” não necessariamente são subordinados aos algoritmos presentes nas plataformas digitais.

Por enquanto foram encontrados poucos estudos que analisam amplamente apenas o perfil dos entregadores por aplicativo em escala nacional, pois o serviço se intensificou há pouco tempo devido ao advento dos inúmeros aplicativos de delivery que vêm surgindo. Ademais, não há uma divulgação de dados pelas plataformas em relação aos seus entregadores, dificultando o acesso à informação desta camada social. Apesar disso, através do cruzamento de diferentes fontes é possível se aproximar do perfil dos entregadores.

Em julho de 2019, a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) publicou um relatório⁹ de uma pesquisa quantitativa com 270 (duzentos e setenta) entregadores por aplicativos, da cidade de São Paulo, que utilizam somente a bicicleta como meio de locomoção para realizar entregas. No relatório da pesquisa, a Aliança Bike alegou encontrar dificuldades em encontrar entregadores do gênero feminino realizando entregas, segundo os mesmos, foram entrevistadas apenas 3 mulheres. Portanto, da amostra, 1% são mulheres e 99% são homens. No que refere-se à cor ou raça dos entregadores entrevistados, 71% declararam se identificar como pretos ou pardos, 26% como brancos, 2% amarelos e 1% como indígenas, como mostra o gráfico a seguir. Foi descartado o recorte de gênero devido à baixa representação na pesquisa.

⁹ Pesquisa de Perfil dos Entregadores Ciclistas de Aplicativo. Disponível em: <<https://aliancabike.org.br/pesquisa-de-perfil-dos-entregadores-ciclistas-de-aplicativo/>>

Gráfico 2 - Percentual de cor ou raça dos entregadores por aplicativos que utilizam bicicletas - São Paulo.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da “Pesquisa do Perfil dos Entregadores Ciclistas de Aplicativos” - Aliança Bike

No que diz respeito à idade dos entrevistados pela Aliança Bike, 25% relataram terem até 19 anos, 50% até 22 anos e 75% possuíam até 27 anos. Sendo 24 anos a média da idade dos entregadores que utilizam bicicletas. Com esta pesquisa foi possível observar que mais da metade dos entregadores entrevistados que utilizam a bicicleta como meio de locomoção para realizar as entregas se reconhecem como pretos ou pardos, percentual mais que o dobro de entregadores que declararam serem brancos e estes entregadores em sua grande maioria são representados por jovens. Em termos de rendimentos, o relatório expõe que a média do ganho mensal dos entregadores é de R\$936,00 reais (Aliança Bike, 2019, p. 21), valor abaixo do salário mínimo vigente em 2019 que era de R\$998,00 reais, em consonância com o Decreto N° 9.661¹⁰, assinado pelo presidente da república, Jair Messias Bolsonaro. A tabela completa contendo a relação da média de horas trabalhadas por dia e média dos rendimentos, realizada pela Aliança Bike, pode ser conferida abaixo:

¹⁰ Art. 1º A partir de 1º de janeiro de 2019, o salário mínimo será de R\$ 998,00 (novecentos e noventa e oito reais). Disponível em: <

Tabela 1: Faixa de horas trabalhadas e rendimento mensal

Quantidade de horas trabalhadas por dia	Quantidade de entregadores	Média dos rendimentos mensais
Até 5 horas	19	466,2
De 6 a 8 horas	78	752,9
De 9 a 12 horas	132	1105,8
Mais de 12 horas	15	995,3
Total Geral	244*	936

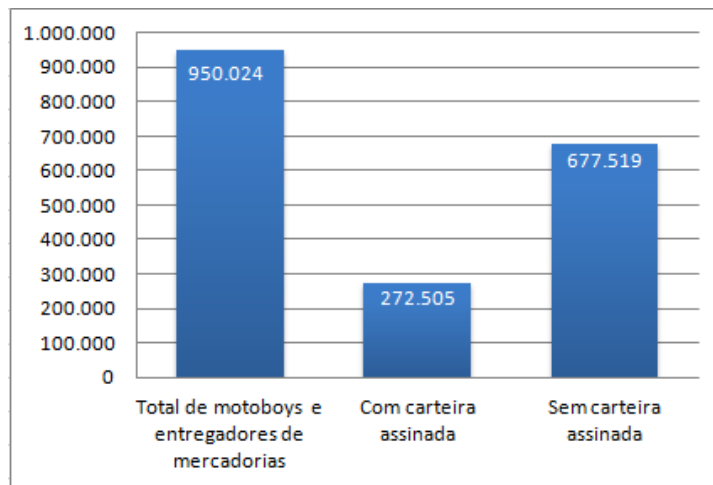
*26 entrevistados não responderam o rendimento mensal.

Fonte: Aliança Bike

Em relação aos entregadores que utilizam a motocicleta como forma de locomoção para realizar as entregas, podemos citar a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD Covid-19¹¹ - de interesse e acesso público - realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), como uma fonte confiável que nos auxilia a traçar o perfil desses trabalhadores durante a pandemia. A PNAD Covid-19 teve como foco apenas as áreas de saúde e mercado de trabalho brasileiro. De acordo com a pesquisa, em setembro de 2020 existiam no Brasil cerca de 950.024 entregadores; desse total, 677.518 declararam não possuir carteira assinada. É importante salientar que a PNAD Covid-19 não diferenciou os entregadores que realizam entregas por aplicativos daqueles que não o fazem. A pesquisa classificou todos os entregadores como “motoboys e entregadores de mercadorias” (de restaurantes, de farmácias, de lojas, e plataformas). Portanto, não é possível chegar ao número exato de indivíduos que realizam entregas por intermédio das plataformas, mas sim a um número aproximado.

¹¹ Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - COVID 19 (PNAD covid). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/investigacoes-experimentais/estatisticas-experimentais/27946-di-vulgacao-semanal-pnadcovid1?t=o-que-e&utm_source=covid19&utm_medium=hotsite&utm_campaign=covid_19>

Gráfico 3 - Relação de motoboys e entregadores de mercadorias com carteira assinada e sem carteira assinada - Brasil, setembro de 2020

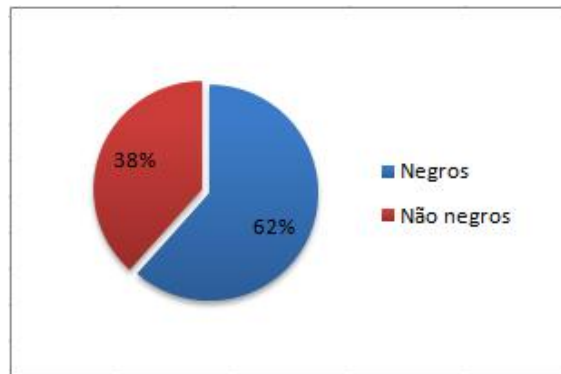


Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD Covid-19.

Analisando o gráfico, percebemos que o número de motoboys e entregadores sem carteira assinada representam cerca de 71% do total de motoboys e entregadores de mercadorias e apenas cerca de 28% dos entregadores possuem carteira assinada. Isto significa que a maioria dos entregadores trabalham na informalidade, se encontram vulneráveis e estão desamparados de todos os benefícios e garantias que o regime de trabalho celetista é capaz de assegurar aos trabalhadores. No que se refere ao gênero, 908,742 dos entrevistados são homens, representando 95% da pesquisa, já o número de mulheres é de 41.282, simbolizando apenas 5% do total de entregadores da amostra coletada na pesquisa.

Ainda utilizando como base a PNAD Covid-19, em setembro de 2020, do total de entregadores de mercadorias e motoboys, 584.849 se autodeclararam como pretos ou pardos, contra 365.175 que se identificam como brancos, formando, assim, um percentual de 61,6% de trabalhadores negros, contra 38,4% de não negros.

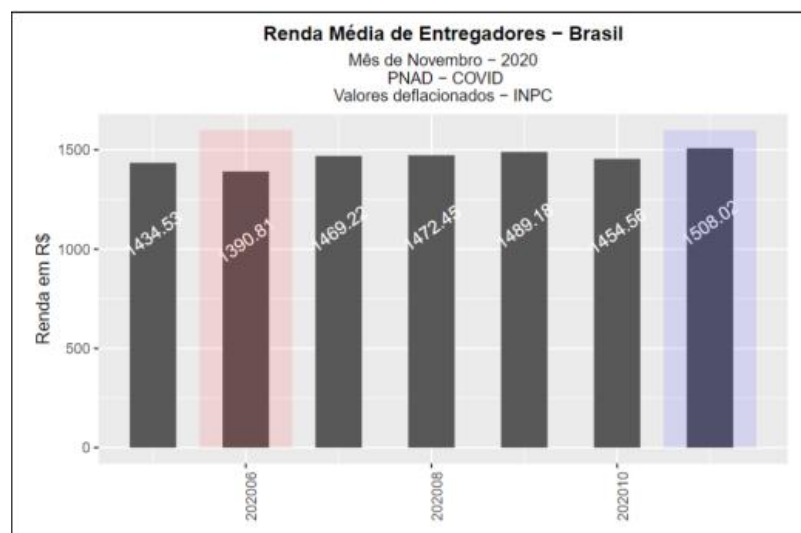
Gráfico 4 - Percentual de negros e não negros dos entregadores de mercadorias e motoboys - Brasil, setembro de 2020



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD Covid-19

Quanto aos dados relacionados ao rendimento mensal dos entregadores, a pesquisa aponta que o maior pico de renda média nacional foi de R\$ 1508,02, em novembro de 2020 e a menor em junho do mesmo ano. Como pode ser vista no gráfico abaixo. Devido a PNAD - Covid-19 não diferenciar os entregadores que utilizam motocicleta e os que utilizam bicicleta, a média do rendimento mensal dos entregadores por aplicativo acaba atingindo um valor mais alto do que o identificado pela Aliança Bike.

Gráfico 5 - Renda Média dos Entregadores - Brasil, novembro de 2020.

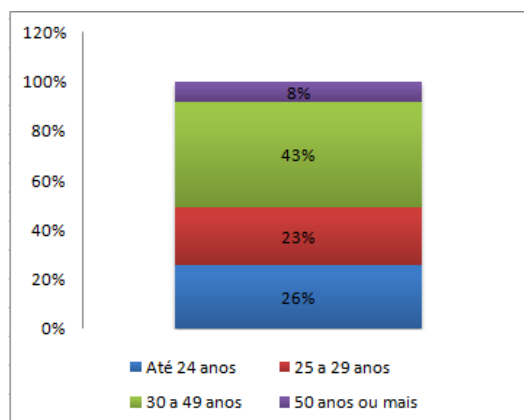


Fonte: PNAD Covid-19. Elaboração do autor: Raphael Santos Lapa

No que tange à classificação etária dos entregadores por aplicativo, a pesquisa pôde notar que é uma categoria de trabalhadores muito jovem. Dos

677.519 entregadores sem carteira assinada, 26% possuem até 24 anos, 23% estão entre os 25 a 29 anos, 43% entre 30 a 49 anos e 8% estão com 50 anos ou mais. Ou seja, 49% dos entrevistados possuem até 29 anos. Como é possível visualizar no gráfico abaixo:

Gráfico 6 - Distribuição dos entregadores por aplicativos por faixa etária - Brasil, setembro de 2020



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD Covid-19

Em síntese, podemos perceber um padrão entre os entregadores de aplicativo, seja utilizando a bicicleta para realizar as entregas ou motocicletas. Nas duas formas de locomoções, os trabalhadores são, em sua grande maioria, do sexo masculino, são pessoas majoritariamente negras e possuem idades entre 19 a 29 anos, formando uma classe de trabalhadores muito jovem. A maior diferença entre eles está relacionada aos ganhos médios mensais, enquanto os entregadores ciclistas em 2019 recebiam em torno de R\$ 936,00 reais, os entregadores motorizados no final de 2020 ganhavam em média R\$ 1508,02 reais. Esta diferença de rendimento entre os entregadores pode estar associada à facilidade que os entregadores que utilizam motocicletas possuem de realizar um maior número de entregas em um período de tempo menor que os entregadores que utilizam bicicletas.

5 APLICATIVOS E ENTREGADORES: ELEMENTOS DA RELAÇÃO DE EMPREGO

Os entregadores por aplicativos, ao fazer o cadastro nas plataformas digitais, possuem duas alternativas para exercer suas atividades: entregador *nuvem* ou operador logístico (OL). A primeira é mais comum, o entregador *nuvem*

desempenha suas funções, “de forma autônoma e independente” no que diz respeito ao tempo conectado à plataforma. Apesar da liberdade para decidir o horário de início/fim de trabalho e terem a possibilidade de recusar entregas, são as plataformas digitais, através de algoritmos, que conectam os entregadores aos clientes e aos estabelecimentos. Caso o entregador recuse até 3 entregas em seguida, o mesmo é bloqueado temporariamente da plataforma. As plataformas também determinam as taxas de entregas, as rotas a serem seguidas e realizam o pagamento pelo serviço ofertado por meio de transferências bancárias para os entregadores. Por essas razões, não é possível assegurar a autonomia/independência dos entregadores por aplicativos.

Já o entregador que atua como “operador logístico” - muitas vezes chamado apenas de OL -, é um profissional contratado por empresas especializadas em entregas e terceirizadas pelas plataformas. Neste caso, os entregadores OL não têm a mesma autonomia e liberdade que os entregadores nuvem possuem de definir seus turnos de trabalho, pois são impostos à horários pré-estabelecidos pelas empresas que os contratam e não podem rejeitar entregas, são submetidos a aceitarem todas as entregas que a operadora logística determina. Um outro contraponto aos entregadores nuvem, é em relação ao suporte para trabalho. As operadoras logísticas ficam responsáveis de fornecer aos entregadores os insumos para o exercício do trabalho, como bolsa térmica (bags), luvas, jaquetas, suporte para despesas com mecânico para serviços que, eventualmente, sejam necessários serem realizados na motocicleta. Além disso, também são os encarregados de efetuar o pagamento para os entregadores. Apesar das diferenças, os entregadores OL também não possuem vínculo empregatício, tendo em vista que as empresas especializadas em entregas pela qual os entregadores prestam o serviço também estão subordinadas às empresas gestoras de plataformas de economia digital.

A partir da leitura dos “Termos e Condições de Uso iFood para Entregadores”,¹² é possível identificar alguns pontos abordados no documento que tem por objetivo se distanciar de toda e qualquer relação empregatícia da plataforma com os entregadores. Em um trecho do termo é possível ler a seguinte frase: “A entrega é de responsabilidade total do entregador ou da entregadora,

¹² Termos e Condições de Uso iFood para entregadores. Disponível em: <<https://entregador.ifood.com.br/termos-e-condicoes-de-uso/>> Acesso em: 20/07/2022

cabendo ao iFood apenas a conexão entre Clientes, Estabelecimentos e Entregadores.” (iFood, 2022; pág 03). Para sustentar o argumento de que os entregadores são profissionais autônomos e independentes, é informado nos termos e condições que, ao se cadastrar na plataforma, o entregador ou entregadora não realiza processo seletivo, não faz nenhum tipo de treinamento, não é exigido disponibilidade e periodicidade ao serviço de entrega e suas atividades não são fiscalizadas. Em outra passagem dos termos e condições, a plataforma reafirma:

“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, 2022; pág 05).

É assentado na concordância de termos e condições semelhantes a este pelos entregadores que as plataformas obtêm artifícios para se desviarem das obrigações e do vínculo de emprego com essa classe de profissionais. Outrossim, foi escolhido os termos e condições do iFood para ser utilizado como referência por ser a plataforma que possui o maior número de usuários do Brasil.

Ainda que as plataformas de economia digital argumentem serem empresas de tecnologias para se desvincularem da relação de emprego com os entregadores, este argumento é questionável. Em observância ao Art. 3º da CLT¹³, o empregado é definido como: “[...] toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.” Para tanto, a CLT estabelece 5 elementos fundamentais que configuram relações de emprego: I) trabalho realizado por pessoa física; II) pessoalidade; III) não-eventualidade; IV) onerosidade e V) subordinação.

Isto posto, é permitido observar todos esses elementos nas relações entre entregadores e plataformas.

i) Considerando que, para criar uma conta nos aplicativos, os entregadores devem ser pessoas físicas e informar seu Cadastro de Pessoa Física (CPF), nome completo, e-mail e selecionar a forma que irá realizar as entregas (motocicleta,

¹³ Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>.> Acesso em: 23 jul. 2022

bicicleta, a pé, patinete etc). É importante destacar que as plataformas não aceitam inscrições de pessoas jurídicas.

ii) Ademais, as contas são de uso pessoal e intransferíveis, logo, só poderão ser utilizadas pelo entregador que a criou. Os aplicativos não permitem aluguéis ou empréstimos de contas a terceiros, portanto, as plataformas asseguram vínculos personalísticos com cada um dos entregadores.

ii) Acerca da não-eventualidade, em pesquisa recente feita pela Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista (REMIR)¹⁴, com 252 entregadores de todo o Brasil, 52% dos entrevistados afirmaram trabalhar durante os 7 dias da semana e 25,6% disseram trabalhar 6 dias por semana. Ilustrando um trabalho frequente e muitas vezes sem interrupção.

iv) Quanto à onerosidade, os entregadores auferem ganhos monetários no momento em que finalizam as entregas e o valor é pago pelas plataformas via transferências bancárias para as contas correntes em nome do próprio entregador.

v) Por fim, podemos visualizar o elemento subordinação na relação de trabalho entre as duas partes, pois, os entregadores não dispõem do poder de escolha de quais entregas desejam fazer, onde e quando. Não podem definir o valor a ser cobrado por cada uma e, também não podem decidir suas próprias rotas, sendo de competência das plataformas deliberar sobre essas questões.

Portanto, considerando os aspectos referidos acima, constata-se que os entregadores estão submetidos aos aplicativos e entende-se que é uma relação de trabalho hierárquica.

O debate acerca do reconhecimento ou não da relação de emprego entre trabalhadores e as plataformas digitais é intenso e recorrente. No dia 05/07/2022, houve uma audiência pública na Câmara dos Deputados, em Brasília, para debater sobre o Projeto de Lei (PL) nº 5.069/19¹⁵, que tem por objetivo reconhecer o vínculo de emprego entre trabalhadores e as plataformas digitais de transporte. Apesar do projeto ser direcionado aos motoristas de aplicativos, como Uber e 99 Pop, a

¹⁴ Disponível em: <<https://www.cesit.net.br>> Acesso em: 26 jul. 2022

¹⁵ PL 5.069/20219. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/>>. Acesso em: 08 ago. 2022.

aprovação deste projeto de lei poderá ser aplicada a todos os trabalhadores vinculados à plataformas digitais.

Esteve presente na audiência o vice-coordenador de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (Conafret), do Ministério Público do Trabalho (MPT), Renan Bernardi Kalil, entre outras representações importantes interessadas no tema em questão. Kalil rebate a argumentação que as empresas de plataformas digitais utilizam de serem “empresas de tecnologia” e justifica que as mesmas são empresas que atuam em áreas de transporte de passageiros ou mercadorias, ainda que por meio de aplicativos, e faz uma comparação com empresas de outros seguimentos da seguinte maneira:

“Se assim não o fosse, seria o mesmo que dizer que uma fábrica de automóveis ou uma indústria alimentícia são empresas de tecnologia, pois utilizam tecnologia (avançadíssima, por sinal) para a realização de seus negócios. Ou que um banco em que oferece serviços bancários aos clientes correntistas por meio de aplicativos (ou seja, todos) não realizariam atividades bancárias, por serem empresas de tecnologia.” (KALIL, 2021).

Além disso, Kalil também expõe que, apesar de não haver uma outra pessoa ditando as regras a serem seguidas pelos trabalhadores de plataformas digitais, tendo em vista que os humanos foram substituídos por algoritmos que realizam esta tarefa de modo automatizado, isso não é o suficiente para extinguir a caracterização dos vínculos das relações de emprego entre ambas as partes.

Podemos apontar outros processos em que a justiça brasileira reconheceu a existência de vínculos empregatícios entre entregadores e as plataformas. Como é o caso da desembargadora Maria Cecília Alves Pinto, da 1ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho de Minas Gerais¹⁶, que em junho de 2020, reconheceu a relação de emprego entre um entregador com o iFood. A magistrada argumentou que as determinações presentes no manual do entregador do iFood que prevê a inexistência de vínculo empregatício não é capaz de decretar a legitimidade da relação jurídica entre as partes, em virtude do princípio da verdade real e da primazia da realidade sobre a forma. De acordo com a desembargadora, comprovada a fraude trabalhista, aplica-se o dispositivo no Art 9º da CLT, prevalecendo o contrato que rege a relação jurídica entre o entregador e a plataforma digital, isto é, o vínculo de emprego.

¹⁶ Justiça do Trabalho reconhece vínculo de emprego entre motoboy entregador e iFood. Disponível em: <<https://portal.trt3.jus.br>>. Acesso em: 08 ago. 2022.

Em um outro processo¹⁷, a 6ª Vara do Trabalho de Porto Velho-RO constatou haver relação de emprego entre um entregador que atuava na modalidade OL com o iFood. O trabalhador em questão prestava serviços à SIS Moto Entregas e ao iFood e, exerceu atividades laborais de 12/04/2019 a 11/08/2021, entretanto, só teve sua Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) anotada no intervalo de 3 meses, correspondente ao período de 11/05/2021 a 11/08/2021. Conforme os autos, o entregador cumpria jornada de trabalho dupla, com horários de trabalho estabelecidos pelo operador logístico, sem autonomia para determinar seu regime laboral. Isto posto, a juíza do Trabalho Titular, Cândida Maria Ferreira Xavier, compreendeu que o entregador estava subordinado à jornada de trabalho controlado, configurando um vínculo empregatício com a SIS Moto Entregas e com o iFood. Nas palavras da juíza:

“O reclamante não foi contratado para um único e determinado evento, estando fixado juridicamente ao tomador dos serviços, já que não há prova de que laborasse para outra empresa no mesmo período. Os pagamentos ao reclamante eram feitos quinzenalmente. O ifood manda o dinheiro para a SIS Moto que repassa para os entregadores. A remuneração era feita mediante depósito bancário. Diante disso, é evidenciado que existe um contrato de prestação do serviços em favor da segunda reclamada (Ifood), para suprir a demanda de entregadores da plataforma digital.” (Xavier, 2022).

Como resultado do reconhecimento da relação de emprego, o entregador receberá as obrigações dele decorrentes, como por exemplo: férias, recolhimento de Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), horas extras, adicional noturno, adicional de periculosidade e terá seu tempo de serviço registrado em sua CTPS, bem como valores recalculados das verbas rescisórias.

Mesmo que alguns juízes reconheçam a existência de vínculo empregatício entre entregadores e plataformas, como visto anteriormente, este entendimento não é predominante. Para terem o mínimo dos seus direitos assegurados, os entregadores precisam recorrer na justiça e precisam contar com a sorte do seu caso ser julgado por um magistrado que reconheça a relação de trabalho entre as duas partes.

¹⁷iFood foi condenado subsidiariamente e de forma integral, referente ao período em que houve a prestação de serviços. Disponível em: <<https://portal.trt14.jus.br>>. Acesso em: 08 ago. 2022.(Processo nº 0001771-48.2021.5.14.0006).

Além do mais, por ainda não existir uma organização sindical que represente exclusivamente os entregadores por aplicativos, esta classe de trabalhadores permanece descentralizada, desarticulada e com baixo poder nos espaços de tomadas de decisões. Embora, haja organizações sociais na área, como por exemplo, o Sindicato dos Empregados Motociclistas do Rio de Janeiro (SINDMOTOS-RJ), o Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas da Cidade de São Paulo (SINDIMOTO-SP) e o movimento “Entregadores Antifascistas”, ainda são organizações fragmentadas e sem força política. Um sindicato próprio para os entregadores por aplicativos poderia ser de grande relevância para auxiliar esses trabalhadores a se organizarem coletivamente, possuírem preponderância sobre suas reivindicações trabalhistas e amenizarem os efeitos do capitalismo de plataformas. A partir disso, podemos inferir que, devido à fatores como pouca articulação entre a classe, da baixa representação sindical e da constante condição de instabilidade e insegurança que os entregadores por aplicativo encontram-se, esses trabalhadores estão submetidos à uma concorrência contínua entre si para obter renda, garantir sua subsistência e se manterem ativos no mercado de trabalho. Essas condições fazem com que a união entre a classe seja prejudicada, fortalecendo o controle das plataformas digitais.

Apesar de todas as dificuldades mencionadas acima no que diz respeito ao entendimento da relação de emprego e por melhores condições trabalhistas, os entregadores por aplicativo organizaram entre si paralisações muito significativas para a categoria com o objetivo de trazerem à luz todas suas reivindicações. As primeiras grandes mobilizações aconteceram nos dias 1º e 25 de julho de 2020 - no auge da pandemia - e foi popularmente chamada de “Breque dos Apps”. O movimento contou com protestos e atos por todo o Brasil e também teve o auxílio das redes sociais para divulgar a mensagem do movimento. As hashtags¹⁸ #brequedosapps, #grevedosapp e #grevedosentregadores ocuparam os trending topics de assuntos mais comentados do Twitter. Além de incentivos por parte dos entregadores para que as pessoas não usassem nenhum dos aplicativos de entregas nesses dias. Entre as reivindicações estavam: maior remuneração das

¹⁸Recurso de agrupamento que identifica grupos ou conteúdos específicos, através do símbolo “#” antes de uma palavra ou expressão, com o objetivo de facilitar a pesquisa pelo assunto com o qual esse símbolo se relaciona. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/hashtag/>>. Acesso em: 27 ago. 2022.

taxas por serviço, seguro em caso de roubo, acidente ou morte, auxílio-saúde e fim dos bloqueios e desligamentos indevidos. No entanto, de acordo com os próprios entregadores, nenhuma melhoria ocorreu para a classe.

6 CONCLUSÃO

A partir deste artigo, conclui-se que as plataformas de economia digital estão inseridas no cenário de capitalismo de plataforma e, com isso, estão remodelando as relações tradicionais de trabalho e precarizando este. Ainda que seja possível identificar os cinco elementos fundamentais para qualificar uma relação de emprego entre os entregadores e plataformas – ser pessoa física; ter personalidade; trabalho não eventual; ter onerosidade e subordinação – as plataformas não reconhecem nenhum tipo de vínculo empregatício, por essa razão, os entregadores por aplicativo são categorizados como trabalhadores autônomos e/ou independentes e ficam suscetíveis à interpretação das leis trabalhistas. Portanto, enquanto o Direito do Trabalho não reconhecer os trabalhadores que prestam serviços às plataformas como profissionais formais, suas condições de trabalho permanecerão insatisfatórias e precárias.

Observou-se também que as plataformas utilizam algoritmos como forma de coleta de dados sobre o serviço prestado pelos entregadores. Desta forma, os algoritmos gerenciam e coordenam todo o trabalho desses profissionais e o desempenho dos entregadores é inteiramente avaliado online através de inteligência artificial. Fundamentado nesta metodologia de organização do trabalho que eclode o termo “uberização do trabalho” para qualificar a precarização do trabalho que se encontram os trabalhadores que prestam serviços para plataformas digitais. Pode-se perceber que os algoritmos automatizam as relações de trabalho e dificultam a transparência no vínculo entre empregador-empregado, beneficiando as plataformas digitais. Apesar de notórias mudanças no mundo do trabalho oriundas das inovações tecnológicas, a legislação brasileira não foi capaz de acompanhar essas transformações.

Após muitos protestos e mobilizações nas redes sociais no decorrer de 2020 e 2021, em janeiro de 2022 o então Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, sancionou a Lei nº 14.297/22 - elaborada pelos deputados federais: Ivan Valente - PSOL/SP; Luiza Erundina - PSOL/SP; Marcelo Freixo - PSOL/RJ;

Fernanda Melchionna - PSOL/RS; David Miranda - PSOL/RJ; Sâmia Bomfim - PSOL/SP; Áurea Carolina - PSOL/MG; Edmilson Rodrigues - PSOL/PA; Maria do Rosário - PT/RS; Talíria Petrone - PSOL/RJ e outros - que tem por objetivo assegurar medidas básicas de proteção aos entregadores por aplicativos.

Art. 5º A empresa de aplicativo de entrega deve fornecer ao entregador informações sobre os riscos do coronavírus responsável pela covid-19 e os cuidados necessários para se prevenir do contágio e evitar a disseminação da doença.

§ 1º Caberá à empresa de aplicativo de entrega disponibilizar máscaras e álcool em gel ou outro material higienizante aos entregadores, para proteção pessoal durante as entregas.

§ 2º O cumprimento do disposto no § 1º deste artigo pela empresa de aplicativo de entrega poderá ser feito por meio de repasse ou reembolso das despesas efetuadas pelo entregador.

Art. 6º A empresa fornecedora do produto ou do serviço deverá:

II - permitir que o entregador utilize as instalações sanitárias de seu estabelecimento; e

III - garantir o acesso do entregador a água potável. (BRASIL, 2022, Art. 5º e 6º).

Apesar de garantir condições mínimas de trabalho, a presente lei não reconhece vínculo empregatício entre os entregadores e as plataformas e, além disso, é temporária e excepcional, pois só permanecerá em vigor durante a emergência em saúde pública em consequência da Covid-19. Vale lembrar que a lei Nº 14.297/22 foi sancionada no contexto em que os entregadores por aplicativos foram considerados “trabalhadores essenciais” através do decreto Nº 10.282¹⁹, de março de 2020, mas que posteriormente, foi revogado pelo decreto Nº 11.077²⁰, em maio de 2022. Cabe aqui recordar que o Brasil é signatário do Pacto de San José da Costa Rica, no qual é possível observar o seguinte:

Art. 26º Os Estados-Partes comprometem-se a adotar providências, tanto no âmbito interno como mediante cooperação internacional, especialmente econômica e técnica, a fim de conseguir progressivamente a plena efetividade dos direitos que decorrem das normas econômicas, sociais e sobre educação, ciência e cultura, constantes da Carta da Organização dos Estados Americanos, reformada pelo Protocolo de Buenos Aires, na medida dos recursos disponíveis, por via legislativa ou por outros meios apropriados. (BRASIL, 1992, Art. 26º).

Assim sendo, caso a lei Nº 14.297/22 futuramente seja revogada, isto se enquadraria como um ato de retrocesso legislativo no que se refere aos direitos já

¹⁹ Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 13 set. 2022

²⁰ Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 13 set. 2022.

conquistados para esta classe de trabalhadores. Garantir o acesso a sanitários e água potável para os entregadores são obrigações mínimas que devem ser disponibilizadas a todo e qualquer trabalhador. Isto posto, a expectativa é de que tanto o governo quanto as plataformas digitais cumpram com suas responsabilidades e proporcionem melhores condições de trabalho.

Conclui-se também que os entregadores por aplicativo são majoritariamente homens, negros e jovens, com idades entre 18 a 29 anos e em média trabalham diariamente entre 9 a 12 horas. Neste panorama de precarização, visualizamos uma atualização no que diz respeito às leis trabalhistas de maneira que todos os trabalhadores vinculados às plataformas digitais possam receber todos os direitos já conquistados na CLT. Esta mudança seria essencial para garantir melhores condições de trabalho e dignidade aos entregadores por aplicativos e a todos os profissionais “uberizados”.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila. C.; ALMEIDA, Paula. F.; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana. C. M. FONSECA, Vanessa. P.; KALIL, Renan. B. MACHADO, Sidnei. **Condições de trabalho em empresas de plataforma digital: os entregadores por aplicativo durante a Covid-19**. São Paulo: REMIR, 2020.

ABÍLIO, L. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?, Questões do trabalho, 2020. Uberização do trabalho: A subsunção real da viração, Site Passapalavra/ Blog da Boitempo, 2017.

AQUINO, João Victor Maciel de Almeida, PILATE, Fabiano Diniz de Queiroz, FÉLIX, Ynes da Silva. **Uberização do trabalho e os riscos à saúde dos entregadores por aplicativos frente à pandemia da COVID-19**. Revista Direitos, trabalho e política social, CUIABÁ, V. 6, n. 11, p. 46-69, Jul./dez. 2020.

BRASIL. **Decreto-lei nº 10.282, de 20 de março de 2020**. Dispõe sobre os serviços públicos e atividades essenciais. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm>

BRASIL. **Lei nº 14.297, de 05 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas aos trabalhadores por aplicativo. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/L14297.htm>

CARDOSO, Ana Claudia Moreira e OLIVEIRA, Marcela Costa Bifano. **E-Economia e suas empresas-plataforma: modus operandi e precarização do mercado de trabalho no setor de turismo**. 1 Rev. Anais Bras. de Est. Tur./ ABET, Juiz de Fora (Brasil), e-ISSN 2238-2925, v.10, pp.1 – 17, Jan./ Dez., 2020.

DESGRANGES, N. **Os algoritmos do empreendedorismo: A plataformização do trabalho de entregadores de iFood**. Pensata: Revista Dos Alunos Do Programa De Pós-Graduação Em Ciências Sociais Da UNIFESP, 9. 2021.

KALIL, Renan B. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blucher, 2020.

KALIL, Renan B. **Capitalismo de plataforma e Direito do Trabalho: *crowdwork* e trabalho sob demanda por meio de aplicativos**. 367f. Doutorado - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. Cambridge: Polity, 2017.

Termos e condições de uso iFood para entregadores. **iFood**, Brasil, set. de 2020.

VAN DOORN, N. **Platform labor: On the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the 'on-demand' economy**. Information, Communication & Society, v.20, n.6, 2017.

Veja como se tornar um entregador parceiro do Uber Eats e saiba mais sobre a plataforma. **Uber**, Brasil, 11 de dez. de 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/veja-como-se-tornar-um-entregador-parceiro-do-uber-eats-e-saiba-mais-sobre-a-plataforma/>>. Acesso em 18 set. 2020.