



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I
CENTRO DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

DANIEL BATISTA DA SILVA

**A EXPANSÃO DO SERVIÇO DE DELIVERY EM CAMPINA GRANDE-PB E
OS DESDOBRAMENTOS SOBRE O TRABALHO NO PERÍODO ENTRE OS ANOS
DE 2020/2021**

CAMPINA GRANDE

2021

DANIEL BATISTA DA SILVA

**A EXPANSÃO DO SERVIÇO DE DELIVERY EM CAMPINA GRANDE-PB E
OS DESDOBRAMENTOS SOBRE O TRABALHO NO PERÍODO ENTRE OS ANOS
DE 2020/2021**

Trabalho de conclusão de curso (Artigo) apresentado ao Curso de Licenciatura Plena em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, com requisito parcial à obtenção do título de Professor em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Camila Balista Garbeline

CAMPINA GRANDE

2021

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586e Silva, Daniel Batista da.

A expansão do serviço de delivery em Campina Grande - PB e os desdobramentos sobre o trabalho no período entre os anos de 2020/2021 [manuscrito] / Daniel Batista da Silva. - 2021.

32 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2021.

"Orientação : Prof. Dr. Camila Balista Garbeline, Coordenação do Curso de Geografia - CH."

1. Entregadores de delivery. 2. Empresas-aplicativos. 3. Falta de direitos. I. Título

21. ed. CDD 331.117

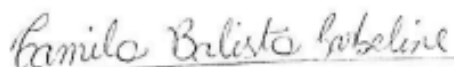
DANIEL BATISTA DA SILVA

**A EXPANSÃO DO SERVIÇO DE DELIVERY EM CAMPINA GRANDE-PB E
OS DESDOBRAMENTOS SOBRE O TRABALHO**

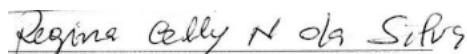
Trabalho de conclusão de curso (Artigo) apresentado a/ao Curso Licenciatura Plena em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, com requisito parcial à obtenção do título de Professor em Geografia.

Aprovado em: 19 / 10 / 2021.

BANCA EXAMINADORA



Profa. Dra. Camila Balista Garbeline (orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Profa. Dra. Regina Célia Nogueira da Silva
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Dr. Arthur Tavares Valverde
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Dedico a Deus, por me conceder a oportunidade de estar vivo para vivenciar esse momento tão especial na minha vida, minha esposa Erika, meus filhos Danillo e Maria Eduarda, por ter me dado força motivacional em momentos difíceis dessa caminhada, aos professores pela construção da minha vida acadêmica. Me sinto honrado por ter conseguido chegar a conclusão do curso, meu sonho desde à infância.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	6
2 A UBERIZAÇÃO E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO: AS EMPRESAS APLICATIVOS.....	8
2.1 Empresa iFood e Uber Eats	10
3 OS MOTOBOYS E CICLISTAS NO SETOR DE DELIVERY.....	13
4 METODOLOGIA.....	16
5 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	17
6 CONCLUSÃO.....	22
REFERENCIAS.....	23
7 ANEXO.....	25

A EXPANSÃO DO SERVIÇO DE DELIVERY EM CAMPINA GRANDE-PB E OS DESDOBRAMENTOS SOBRE O TRABALHO NO PERÍODO ENTRE OS ANOS DE 2020/2021

DANIEL BATISTA DA SILVA

RESUMO

O trabalho realizado pelos entregadores de delivery estão, atualmente entre as atividades que crescem, isso devido ao aumento do desemprego e pela situação de pandemia que o mundo enfrenta desde o início no ano de 2020. Utilizando abordagem à cerca da atividade e dos desafios enfrentados, mensurados de forma dialética com os entregadores de delivery, fazendo uma reflexão sobre as condições de atuação na área central da cidade de Campina Grande em ralação a alguns locais de entrega no período compreendido entre os anos de 2020 e 2021, onde a figura do entregador se tornou necessária e passou a compor o cenário espacial na configuração urbana. Contudo, o trabalho realizado pelos entregadores de delivery não encontra reconhecimento, não tem direito a carteira assinada, não recebe um salário fixo, não recebe férias, ou seja, não tem amparo da Consolidação das Leis Trabalhista, pois não é considerado um trabalhador da empresas-aplicativos, mas sim um “parceiro” sem vínculo empregatício. Desta forma, os entregadores de delivery exercem suas atividades por conta própria, enfrentando problemas que muitas vezes não são visíveis e compreendidos socialmente, mas vividos na realidade. Apresentamos nos resultados situações de vulnerabilidade e falta de leis que regulamentam a atividade, evidenciando o desamparo por parte do Estado aos trabalhadores que estão contribuindo de forma eficiente com seu ofício, mas, não são recompensados de forma satisfatória. Nesse sentido se faz necessário à visibilidade sobre as formas de trabalho dos entregadores e o seu reconhecimento.

Palavras chave: Entregadores de delivery. Empresas-aplicativos. Falta de direitos.

ABSTRACT

The work carried out by delivery workers is currently among the growing activities, due to the increase in unemployment and the pandemic situation that the world has faced since the beginning of 2020. The emergence of delivery platforms, influencing the needs of the population, causing people to need much more of this type of service delivery, where the figure of the delivery man became necessary and began to make up the spatial scenario in the urban configuration. However, the work performed by delivery workers does not find recognition, is not entitled to a signed license, does not receive a fixed salary, does not receive vacation, that is, does not have support from the Consolidation of Labor Laws, because it is not considered a worker of the application companies, but rather a "partner" without employment. In this way, delivery men carry out their activities on their own, facing problems that are often not visible and socially understood, but lived in reality. We present in the results situations of vulnerability and lack of laws that regulate the activity, evidencing the helplessness on the part of the State to workers who are contributing efficiently their craft, but are not satisfactorily rewarded in the economic factor. In this sense, it is necessary to recognize the work of the delivery men.

Keywords: Delivery couriers. Business-applications. Lack of right

1 INTRODUÇÃO

No século XXI, a partir da segunda década, é possível observar um aumento das transformações na organização das relações de trabalho vinculadas na utilização de novas tecnologias da comunicação. As tecnologias da comunicação como os aplicativos possibilitam efetuar atividades como entregas, transporte, limpeza etc. (ANTUNES, 2020).

No contexto do Neoliberalismo tem-se uma nova organização do mercado de trabalho, atrelada às inovações tecnológicas e ao desemprego estrutural, essa reestruturação do trabalho vem sendo acompanhada por um mercado de trabalho informal. Em 2019, segundo dados da Revista Exame, Uber e Ifood se tornaram “os maiores empregadores” do Brasil, com quatro milhões de brasileiros parceiros dessas empresas (Exame, 2019).

A plataforma Uber Eats e Ifood são exemplos de um modelo de mercado informal, que não reconhecem os trabalhadores como funcionários, mas sim como “parceiros” ou “colaboradores”. Essas empresas, como a Uber, afirmam ser um meio de contato entre os prestadores de serviço e o consumidor, desta forma, as empresas se isentam de qualquer responsabilidade legal de contratação dos entregadores (BRAGA, 2020).

O serviço de delivery, objeto de análise deste trabalho, que se baseia não somente na atividade da entrega de alimentos, as empresas como o Ifood e Uber Eats passam a ideia que o entregador é dono do seu próprio tempo, ou seja, o entregador é autônomo e goza de liberdade sem restrição de um tempo de trabalho determinado pela empresa. Como os entregadores são considerados autônomos, as empresas negam os direitos trabalhistas aos entregadores vinculados aos aplicativos de entrega.

A procura por trabalho junto ao setor de delivery cresce a cada dia, um dos principais motivos é pelo aumento do índice de desemprego, que faz com que as pessoas se vinculem como parceiros ao setor de uberização, mas também a atividade de delivery cresce devido à procura pelos consumidores, pois os aplicativos oferecem uma comodidade de ter um cardápio de opções através do celular, que com apenas alguns cliques o pedido da mercadoria é realizado e entregue na porta da casa.

Nesse contexto, é essencial uma análise crítica sobre a flexibilização e as condições de trabalho dos entregadores de delivery, que em alguns momentos passam despercebidas, como a falta de vínculo empregatício, a eliminação dos direitos trabalhistas, a responsabilidade dos próprios entregadores em possuir meios de locomoção e pagar pelas despesas, a manutenção, o abastecimento de combustível do seu instrumento de trabalho (moto ou bike), as longas jornadas de trabalho, salários irrisórios entre outros problemas.

Observar-se o crescimento do número de colaboradores vinculados ao setor de delivery na pandemia da Covid-19, quando foi decretado o lockdown por órgãos governamentais, as pessoas necessitavam manter o distanciamento social. Como consequência da Covid-19 trabalhadores passaram a exercer suas profissões de modo *home office*, com isso adquirindo através de pedidos por telefone e principalmente por aplicativos de *delivery* o alimento pronto, preparado e entregue pelos próprios restaurantes.

Percebe-se que o índice do desemprego e o aumento da procura pelo delivery conduziram para o crescimento do número de parceiros das empresas Ifood e Uber Eats, mas juntamente com esse crescimento de mão de obra, a exploração e precarização dos trabalhadores de delivery aumenta.

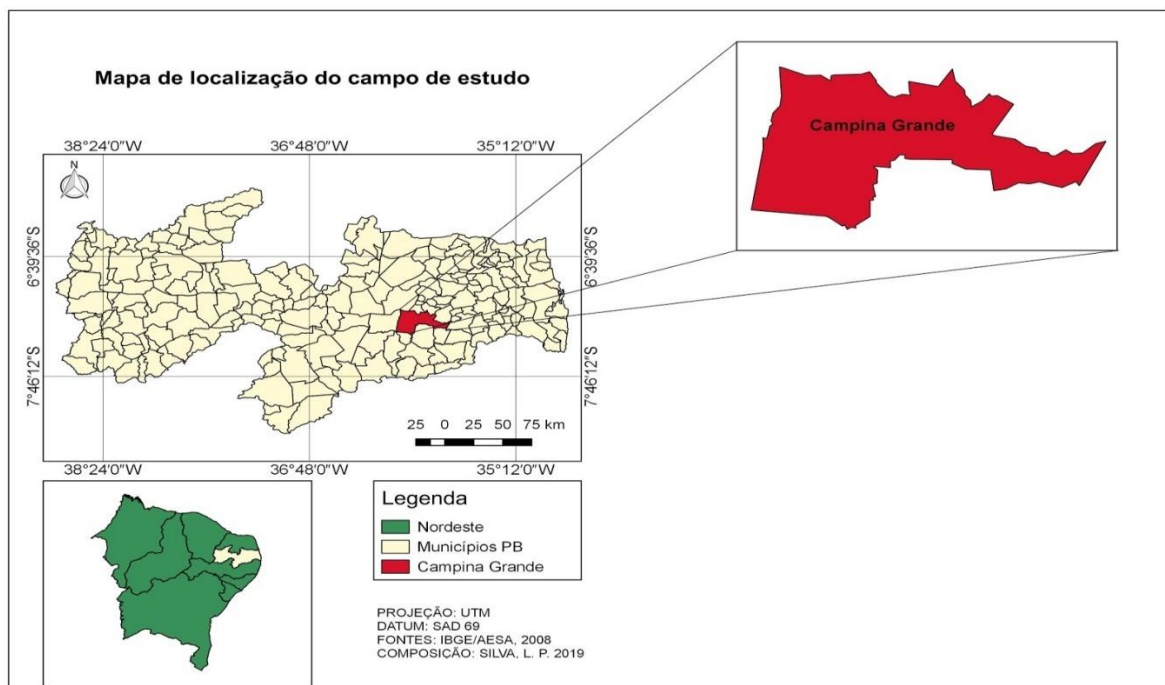
A entrega de alimentos e mercadorias está presente e vem crescendo no território brasileiro, como é o caso da cidade de Campina Grande (Paraíba-Brasil), em que o serviço de delivery aumenta a cada dia.

Desta forma, o objetivo deste artigo é analisar a flexibilização e precarização dos trabalhadores parceiros das empresas-aplicativos de Ifood e Uber Eats, que se concentram na Rua Vila Nova da Rainha e adjacências, localizada na região central da cidade de Campina Grande (Paraíba), esses entregadores estacionam suas motos ao lado do Bar do cuscuz e ali ficam aguardando a realização do maior número de entrega dos pedidos. Esse local, se caracteriza por ser uma área próxima à maioria dos bairros dos quais se originam a maior parte dos pedidos feitos através dos aplicativos de delivery, principalmente iFood e Uber Eats, facilitando o deslocamento e pontualidade dos entregadores que atendem os pedidos realizados nessa modalidade tecnológica.

Nessa área encontra-se uma variedade de restaurantes, o que permite diferentes opções de compra, como consequência, tem-se uma concentração de entregadores devido a grande demanda de pedidos realizados pelo aplicativo de delivery. Percebe-se um grande aumento no número de entregadores nos últimos meses devido ao desemprego, os entregadores ficam próximo aos restaurantes no centro da cidade, em Campina Grande (Paraíba), a espera das encomendas para realizarem as entregas.

Campina Grande é uma cidade do Estado da Paraíba (Figura 1). Localizada na Mesorregião do Agreste Paraibano. O município estende-se por 594,2 km² e contava com 409.731 habitantes no último censo (IBGE, 2010).

Figura 1- Mapa de localização do município pesquisado: Campina Grande-PB.



Fonte: Silva (2019)

No espaço urbano das cidades, as atividades de prestação de serviços se tornam cada dia mais desafiadoras, as dinâmicas sociais, culturais e principalmente econômicas, assumindo um importante papel diante das dificuldades enfrentadas

pelo seus indivíduos na busca pela sobrevivência em um mundo capitalista explorador da mão de obra, do trabalho precarizado, de forma a expor o trabalhador em perigo constante que, além do risco diário e da territorialidade, a violência cotidiana entre motociclistas e motoristas, disputando espaços em um trânsito cada vez mais desumanizado onde, cada um quer ter a preferência, acabam por gerar conflitos, as brigas que ocorrem gerando xingamentos e agressões físicas onde em muitos casos, resultam em tragédias.

2 A UBERIZAÇÃO E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO: AS EMPRESAS-APLICATIVOS

Atualmente observa-se uma série de mudanças no mundo do trabalho, afetando diretamente os movimentos sociais dos trabalhadores, que são pressionados pelas práticas capitalistas da política econômica vigente, pela repressão do Estado e pelas ações do grande capital voltada para o neoliberalismo (MACHADO, GIONGO; MENDES, 2016).

As influências geopolíticas no mundo do trabalho acompanham uma nova forma de controle do trabalho, que está mediada por plataformas digitais compreendidas como uberização. O termo uberização não está relacionado à empresa Uber, mas sim ao processo de uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho (ABÍLIO, 2020).

A uberização, segundo Abílio (2020) refere-se às regulações estatais na eliminação de direitos, o que resulta na precarização do trabalho, ou seja, há uma exploração do trabalho cada vez maior, em que toda a transferência de custos e riscos vai para o trabalhador.

A precarização do trabalho é uma marca da atualidade e mantém vivos, mesmo que frágeis, os debates e as resistências oriundas de movimentos sociais, sindicatos e autores das áreas de ciências humanas e sociais. Ao referir-se a esse fenômeno, tem-se a concepção de "precariado social", termo utilizado para caracterizar os trabalhadores assalariados ou não registrados, situados nas franjas do tecido social e previstos pelas políticas econômicas inspiradas nos pressupostos neoliberais na mundialização do capital e no deterioro das condições de vida e de trabalho (Castel, 1998). Desse modo, entende-se que a precarização do trabalho, como resultado das novas exigências impostas pela expansão do capitalismo (Castel, 1998), não está relacionada apenas à esfera econômica, mas também à deterioração de todo o tecido social, levando a um processo perverso de desfiliação, de despertencimento e de vulnerabilidade (Franco, Druck, & Seligmann-Silva, 2010 apud MACHADO; GIONGO; MENDES, 2016, p. 231).

Em relação à precarização do trabalho, os autores Machado, Giongo e Mendes (2016) dissertam que está relacionada a perda do salário e a perda de direitos trabalhistas e de benefícios já conquistados, como as férias remuneradas, a jornada de trabalho, horas extras, transporte, alimentação, entre outros

Um exemplo de precarização do trabalho é o trabalho em *home office*, em que a empresa dispersa o trabalho sem perder o controle. O trabalhador não precisa se locomover até o edifício da empresa, não precisa bater o ponto, tem seu tempo de trabalho, só que sua produtividade é controlada por datas para entrega do trabalho. Percebe-se que os custos são transferidos para o trabalhador, no caso do home office, o trabalhador tem despesas com alimentação, energia, o tempo para o laser diminuir, o salário diminuir, entre outros pontos.

Essa dispersão do trabalho, como escreve Abílio (2020), contribui para a eliminação de proteções ao trabalhador, como os limites da jornada de trabalho, a remuneração, os riscos e os custos, desta forma, eliminam os direitos e proteções para o trabalhador.

Quando se refere à uberização o trabalho passa a significar precarização e exploração de formas de trabalho, o trabalhador uberizado trabalha sem ter garantia sobre sua carga de trabalho, sua remuneração e o tempo necessário para obter a remuneração que deseja (ABÍLIO, 2020).

Um entregador de delivery não pode ser demitido porque ele jamais foi admitido formalmente, os entregadores são vistos pelas empresas (Ifood, UberEats, Rappi, entre outros) como parceiros e não funcionários, desta forma, rompem com o vínculo empregatício. O entregador (parceiro) passa a receber os honorários, como não tem vínculo empregatício não recebe salário, férias, 13º salário, gratificações, plano de saúde, entre outros benefícios.

O que faz os entregadores a aceitar um emprego em que não terão vínculo empregatício? A ilusão de ser dono do próprio tempo? Por passar a ideia de ser um emprego temporário, mesmo sendo permanente?

A utilização do discurso da possibilidade do trabalhador determinar a própria jornada de trabalho, também a não exclusividade com uma única empresa, permite que o trabalhador seja “parceiro” de mais de uma empresa (de aplicativo), contudo, todo esse discurso/propaganda permite a empresa a negar o vínculo empregatício, tira da empresa a obrigação da remuneração, carga de trabalho, férias, entre outros benefícios já conquistados.

A autonomia no trabalho pode parecer positiva, mas é uma falsa liberdade, pois na prática o trabalhador está subordinado às demandas e decisões da empresa (CASOLU; ALVES; VAZQUEZ, 2018). Por exemplo, como estratégia as principais plataformas (empresa-aplicativo) criam ranking onde os entregadores de delivery precisam acumular pontos e assim, receberem mais corridas se não recusar nenhuma entrega, desta forma, controla os trabalhadores e cria uma força de trabalho permanentemente disponível.

Nessa ilusão de liberdade e autonomia, como escreve Manzano e Krein (2020) as empresas de aplicativos estão na realidade transferindo os riscos para o trabalhador, isto é, o trabalhador que arca com os riscos e custos da atividade (gasolina, manutenção do meio de locomoção, saúde, entre outros), o que gera para a empresa um maior lucro por se ausentar dessas obrigações.

Para os autores Casolu, Alves e Vazquez (2018) a reforma trabalhista efetivada no Governo Temer, com a Lei 13.467-2017 comportam a barbárie de um capitalismo flexível. A legislação corrobora na expansão da jornada de trabalho e na diminuição do salário. As plataformas digitais passam a impor o ritmo de trabalho e disponibilidade dos trabalhadores, pois não tem como saber que horas inicia ou termina a jornada de trabalho, nem é possível ter certeza do quanto irá receber no final de cada mês (CASOLU; ALVES; VAZQUEZ, 2018). Com isso, observa-se a precarização do trabalho com esse novo fluxo de reforma nos direitos trabalhistas.

Em um mundo globalizado, as relações de trabalho tomam contexto de exploração e com o detrimento das leis trabalhistas, expondo o indivíduo a situações de desamparo legal, oferecendo as empresas o poder de ditar as regras de acordo com seus interesses econômicos, sendo senhores do grande contingente de trabalhadores em disponibilidade e exclusão frente ao capital.

2.1 Empresa iFood e Uber Eats

A escolha das duas plataformas de delivery; iFood e Uber Eats para fins de pesquisa se deu pelo fato dessas empresas serem as mais utilizadas e estarem entre as principais do mercado de fast food na cidade de Campina Grande e comportarem o maior número de associados lojistas e entregadores na atividade de venda, produção e entrega de alimentos.

O iFood foi criado em 1997 por Disk Cook, segundo Desgranges (2020), a empresa funcionava como uma central de atendimento telefônica, recebendo pedidos e organizando entregas com os restaurantes. Somente em 2011 a empresa começou a trabalhar com plataformas digitais (DESGRANGES, 2020).

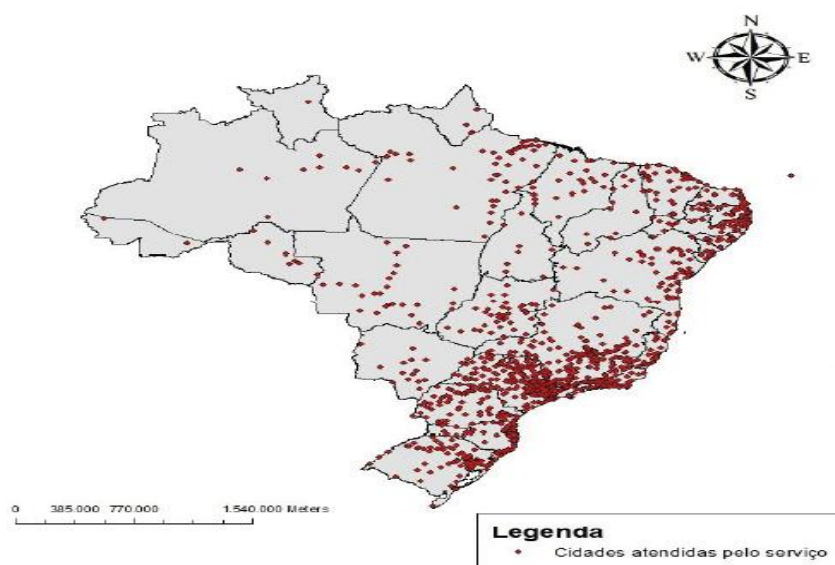
A Uber Eats também é uma plataforma digital, com ferramenta de delivery para a entrega de comida. Essa ferramenta faz parte da empresa-aplicativo da Uber, mais conhecida pelo transporte urbano (APPS, 2018).

As empresas-aplicativos iFood e Uber Eats são plataformas de entrega de refeições e alimentos online, oferecem a conexão entre entregador e consumidor. Esses aplicativos têm o objetivo de facilitar e dar comodidade para quem está adquirindo o alimento, pois a compra do pedido é feita de uma forma totalmente online.

Os restaurantes que se cadastram na plataforma digital dessas empresas podem escolher o plano “marketplace”, em que se responsabilizam pela entrega do produto, assim o iFood é o mediador entre o restaurante e o consumidor. Mas também podem escolher o plano “full servisse”, nesse plano o restaurante fica apenas responsável pela produção da comida, agora a entrega fica sob a responsabilidade dos “parceiros” (entregadores) cadastrados nas plataformas (DESGRANGES, 2020). Em todos os planos o iFood cobra uma comissão calculada sobre o valor dos pedidos, sendo 12% nos pedidos no plano “marketplace” e 23% nos pedidos com o plano “full servisse”, além de uma taxa de 3,5% para pedidos pagos através da plataforma (DESGRANGES, 2020).

As figuras 2 e 3 apresentam as cidades com o serviço iFood e Uber Eats respectivamente.

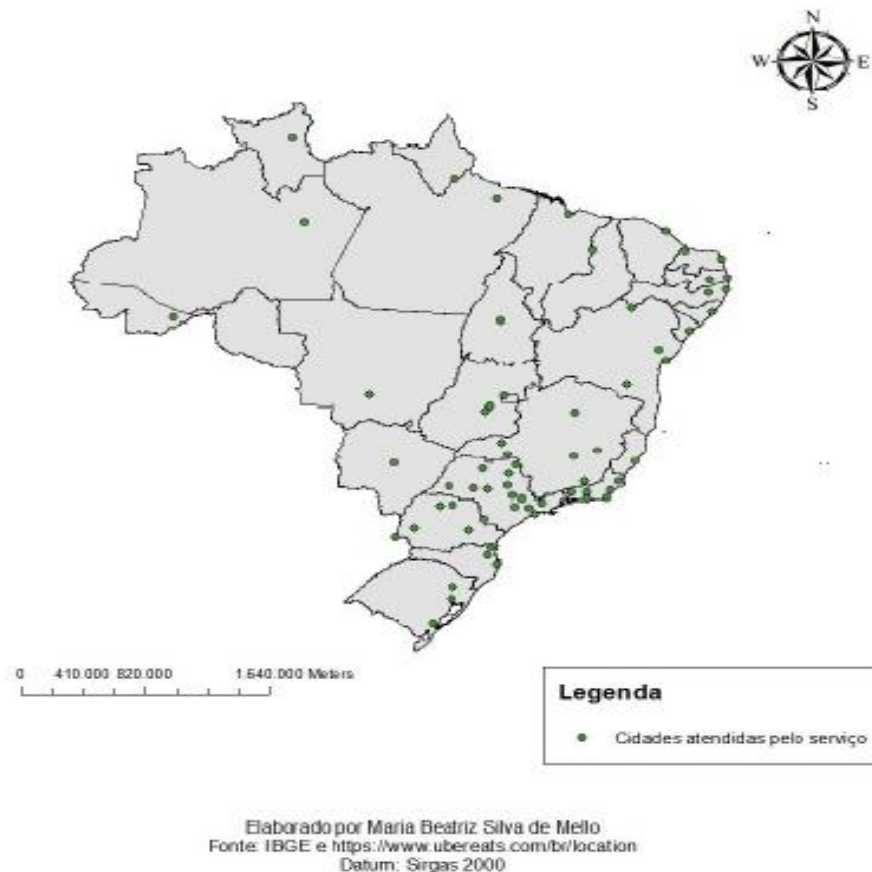
Figura 2 – Cidades com o serviço do iFood no Brasil



Elaborado por: Maria Beatriz Silva de Mello
 Fonte: IBGE e ifood.com.br/cidades-atendidas
 Datum: Sirgas 2000

Percebe-se pelo mapa elaborado por Mello (2020) que o serviço de entrega pelo aplicativo Ifood atua em grande parte do território brasileiro, com concentração nas regiões Sudeste e Sul, mas também seguindo para as demais regiões Nordeste, Centro-Oeste e Norte.

Figura 3 – Cidades com o serviço do Uber Eats no Brasil



Fonte: Maria Beatriz Silva de Mello, 2020, p. 31

Já o mapa com as cidades atendidas pelo serviço da Uber Eats (figura 3), apresentado por Mello (2020), mostra que quando comparado com a empresa Ifood, a Uber Eats nas principais cidades dos estados, percebe-se que abrange as regiões metropolitanas.

Nesse contexto, pode-se afirmar que o crescimento das empresas-aplicativos com o serviço de delivery aumenta juntamente do mercado consumidor interno que acompanha uma tendência mundial de refeições rápidas, tendo necessidade cada vez maior desse tipo de serviço devido ao surgimento da pandemia da covid 19, que intensificou essa tendência.

A expansão dos serviços por aplicativos no território brasileiro se intensifica pela popularização dos aparelhos smartphones que suportam grande quantidade de aplicativos dos mais variados tipos e o cliente tem o restaurante, a padaria, o açougue, etc, na palma da mão através de um aparelho celular que lhes dá o poder de escolher

sempre o produto de consumo que mais o atrai naquele momento, fazendo modificações, retirando ou acrescentando ingredientes ao seu pedido.

É nesse sentido que se dá o crescimento dos aplicativos e do serviço de delivery, aumentando constantemente o número de lugares e conseqüentemente o número de clientes cada vez mais inseridos no chamado mundo globalizado. Contudo, ao mesmo tempo em que a globalização e seu dinamismo tecnológico permitem a interação através da tecnologia da comunicação, também exclui grande parte da população, aumentando as desigualdades sociais.

A união entre ciência e técnica que, a partir dos anos 70, havia transformado o território brasileiro revigora-se com os novos e portentosos recursos da informação, a partir do período da globalização e sob a égide do mercado. E o mercado, graças exatamente à ciência, à técnica e à informação, torna-se um mercado global. O território ganha novos conteúdos e impõe novos comportamentos, graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das ideias e informações, das ordens e dos homens (SANTOS; SILVEIRA, 2011, p. 52).

Nesse contexto, no estado da Paraíba há concentração do serviço de delivery entre as principais cidades, principalmente nas cidades de Campina Grande e João Pessoa. Agora a plataforma iFood, diferente do serviço Uber Eats, tem maior presença no território paraibano.

Para ser “parceiro” (entregador) das empresas iFood ou Uber Eats é necessário um simples cadastro na plataforma, em que informa o nome completo, CPF, e-mail, celular, número da conta no banco e o transporte de locomoção (bicicleta, moto, entre outros).

Desgranges (2020) disserta que para o entregador receber o pedido, precisa estar com mais de 20% de bateria no celular, com internet e com a localização ativa. No momento que o trabalhador (entregador) recebe o pedido, ele tem acesso ao valor da corrida, com a opção de rejeitar ou aceitar, contudo, se o trabalhador rejeitar três corridas seguidas, o mesmo é bloqueado do aplicativo temporariamente.

3 OS MOTOBOYS E CICLISTAS NO SETOR DE DELIVERY

As empresas parceiras do mercado de delivery encontram uma quantidade significativa de mão de obra disponível que se dispõe a prestação de serviço por meio de entregadores, facilitando a própria exploração, tendo a ilusão de independência da jornada de trabalho flexibilizada, onde, na realidade, estão expostos a todo tipo de riscos eminentes da atividade, riscos esses que refletem em elevado número de acidentes de trânsito, mas, sobretudo a necessidade de realizar a missão de entregar a mercadoria destinada aos clientes que esperam ansiosos pelo produto adquirido através de aplicativo.

A ferramenta de trabalho do motoboy é seu veículo de uso próprio, no entanto, é o próprio trabalhador quem arca com os custos de todos os acessórios de segurança e manutenção de seu veículo, inclusive o próprio recipiente (mochilas térmicas) ao qual realiza a acomodação e o transporte dos alimentos até o consumidor.

Figura 4 – Entregador trabalhando



Fonte: Marcello Casal Jr. (2020)

Segundo o site de notícias UOL (2020), reproduzido pela revista alemã traduzida para o português Deutsche Welle, a pandemia precariza ainda mais o trabalho de entregadores de aplicativos, com aumento da jornada de trabalho e queda dos rendimentos, trabalhadores sofrem para subsistir em meio à crise. Na reportagem, a maioria dos entregadores sai de casa às 5h da manhã e só retorna às 18hs. Durante a pandemia do novo coronavírus, a jornada de trabalho do entregador de empresas de aplicativos disparou, uma vez que os profissionais tornaram-se essenciais para distribuir alimentos, remédios e compras feitas pela internet. Mesmo assim, sua remuneração caiu.

Com relação aos ciclistas entregadores, um estudo realizado pela Aliança Bike (2019), com os entregadores ciclistas em São Paulo, mostrou que 25% dos entregadores trabalham até 8 horas por dia, 50% trabalham até 10 horas e 75% trabalham até 12 horas por dia. Em média, apresentado pelo relatório, os ciclistas entregadores ganham 936 reais por mês. Podem-se observar melhor os dados na tabela abaixo.

Tabela 1 – Ciclistas entregadores

Horas de trabalho	Número 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

Fonte: Bike Aliança, 2019, p. 06.

O relatório apresentado pela Bike Aliança (2019) demonstra os problemas enfrentados no dia a dia dos ciclistas entregadores, dos entrevistados 40% disseram que o principal problema é a falta de segurança no trânsito, 30% apontaram para a falta de infraestrutura, 19% falta de segurança pública e 4% comentou sobre a falta de sinalização. Outros problemas são relatados pelos entrevistados, como: preconceito, cansaço, incerteza se a bike vai quebrar, medo de ser assaltado, medo de ser confundido com bandido, falta de local de apoio com água, banheiro, tomada, falta de salário fixo, entre outros.

Corroborando com a pesquisa da Bike Aliança (2019) a reportagem da BBC News Brasil (2021), em que afirma que os entregadores de aplicativo têm mais trabalho, menos renda e maior risco à saúde.

Greves e manifestações foram feitas no decorrer do ano de 2020 e 2021 pelos entregadores de delivery contra as empresas-aplicativos. Como ocorreu dia 10 de março de 2021 em João Pessoa (Paraíba), com a paralização do “Movimento dos Entregadores Unidos” (MEU), foram pautas de reivindicação o bloqueio indevido dos aplicativos, o aumento da taxa de entrega e pontos de apoio aos motoboys (figura 4).

Figura 4 – Movimento dos Entregadores Unidos (MEU)



Fonte: Brasil de Fato, 2021.

Outras manifestações foram feitas pelos entregadores, a paralização de nível nacional completou um ano no dia 1 de julho de 2021, contudo, como mostra a reportagem da revista Brasil de Fato (2021), nada mudou para os entregadores.

A paralização nacional dos entregadores pedia as empresas-aplicativos (Ifood, Uber Eats, Rappi e Loggi) uma melhor relação entre os trabalhadores e os empregadores. Segundo a reportagem do Brasil de Fato (2021), um dos ativistas

articuladores da greve, disse que nada mudou, continuam com muito trabalho e recendo pouco, o ativista comenta: “O bloqueio branco é o clássico para te desestabilizar, eles não vão deixar de usar essa tática. Se você está dando trabalho, está se manifestando e dizendo que não aceita determinadas coisas, eles vão te bloquear” (BRASIL DE FATO, 2021).

Segundo dados do Ministério da Saúde (2021), os motoboys são os que mais sofrem acidentes, os homens jovens são as principais vítimas de acidentes de trânsito. A pesquisa evidencia um alto grau de risco recorrente diariamente por esses profissionais dentro do espaço urbano principalmente das grandes cidades colocando a própria vida em risco com o objetivo de conseguir o maior número de entregas e voltar rapidamente para o local de distribuição.

Semelhantes aos motoboys, os bikeboys também estão expostos aos perigos do trânsito, risco de assaltos e eventuais problemas de caráter mecânico na sua bike, arcam com os custos e precisam ser ágeis nas entregas que são realizadas nas áreas centrais da cidade ou próximas do local onde trabalham por um custo menor em relação às entregas dos motoboys.

O aumento acelerado de delivery no período da pandemia evidenciou uma tendência que já se configurava no mercado consumidor especialmente nos centros urbanos (EXAME, 2021). Ainda de acordo com a reportagem da revista Exame (2021) as empresas-aplicativos Uber e iFood foram as empresas que mais receberam novos filiados, o iFood saltou de 147 mil para 170 mil entregadores entre fevereiro e março de 2021, o que evidenciou a falta de oportunidade no mercado de trabalho formal para um número cada vez maior de pessoas desempregadas, sendo forçadas a recorrer a alternativa de trabalho pelos aplicativos de delivery.

O medo do desemprego e a falta de organização da categoria facilita o desmonte das leis protetoras do trabalho, onde os próprios trabalhadores se deixam influenciar pela ideia do grande número de desempregados que se disponibilizam a serem explorados. Diversos mecanismos de flexibilização do trabalho, tais como o estímulo a competitividade que superestimula, exacerbando cada vez mais o individualismo, fortalecendo cada vez mais a precarização social quanto ao trabalho. Os ambientes de trabalho são instrumentalizados pelas empresas para burlar leis e infringem algumas delas com a conivência dos próprios entregadores. Nessa dinâmica liberal de modernização do processo produtivo e a consequente acomodação dos trabalhadores, que, por sua vez, se contentam com uma pequena gratificação ou algum bônus por realizar um número maior de entrega, deixa de se organizarem a fim de discutir propostas onde visam a conquista dos seus direitos.

4 METODOLOGIA

A pesquisa é do tipo exploratório de caráter qualitativo, com o método dialético. O trabalho envolve um levantamento bibliográfico, questionários e análise crítica dos resultados.

O trabalho foi realizado através de um aporte teórico, com leituras de artigos e livros em que os autores abordam o tema da pesquisa, como os autores: Antunes (2020), Braga (2020), Machado, Giongo, Mendes (2016), Abílio (2020), Desgranges (2020); Casolu, Alvez, Vazquez (2018); Santos (1982). Também sites e reportagens que abordam o tema de forma objetiva e sucinta.

Os dados primários foram coletados através de questionários com perguntas abertas e fechadas aplicadas ao máximo número de trabalhadores informais do setor de delivery (trabalhadores com moto ou bicicleta) em Campina Grande (PB). Devido ao momento atual com a pandemia da Covid-19, os questionários foram realizados por telefone e pela ferramenta Google Formulários.

Procurou-se avaliar com o questionário as condições de trabalho dos entregadores de delivery, o dia a dia, as jornadas de trabalho, as dificuldades, entre outros pontos (Anexo I).

O questionário utilizado na abordagem virtual devido a situação de pandemia vivida por nossa sociedade buscou informações sobre as atividades vivenciadas no cotidiano nos entregadores no período do ano de 2020, sendo formuladas 16 (dezesesseis) perguntas, entre elas as que tiveram maior destaque foram as que abordaram questões de violência urbana, falta de condições de trabalho, remuneração e exploração por parte da classe patronal em relação aos trabalhadores da categoria. Evidenciando a fragilidade das leis e diminuição vertiginosa dos direitos trabalhistas e o risco de vida que, de forma diária são colocados os indivíduos que estão inseridos nesse contexto socioeconômico e espacial.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os dados analisados no decorrer do trabalho foram através de um questionário realizado de forma remota, em que os entregadores foram abordados a respeito da parceria com as empresas-aplicativos, as dificuldades e os desdobramentos vivenciada no cotidiano de suas funções. Todos os entrevistados são do gênero masculino, ainda predominante entre os entregadores de delivery.

As perguntas foram relacionadas sobre os desafios do contexto individual dos entregadores, as respostas obtidas citam a realidade nas suas jornadas diárias de trabalho.

Os relatos são de situações de vulnerabilidade por estarem expostos às condições climáticas desfavoráveis, risco de acidentes, assaltos, gasto com a gasolina e manutenção do automóvel, distância entre as entregas, a distância do bairro Portal Sudoeste (área observada como sendo a mais distante dos locais de concentração dos entregadores), preconceito e as relações de trabalho com os vários fornecedores de refeições.

A partir da análise dos relatos dos entregadores pode-se verificar que os valores das entregas são pagos de forma diferenciada, pois existe uma meta da quantidade de encomendas e quando essa meta não é alcançada, eles não recebem a bonificação prometida. Os valores pelas entregas por distâncias do local de origem variam devido a localização. Segundo resposta de um dos entregadores, o valor da entrega aumenta se o local de destino for além da BR. As entregas são referentes aos pedidos direto do Ifood e UberEats. Se os entregadores forem vítimas de assaltos e perderem seus pertences pessoais como o celular (ferramenta essencial para o trabalho da entrega) ou seu veículo (moto ou bicicleta) não são ressarcidos.

Outra questão que foi abordada no questionário foi sobre os materiais de trabalho, os entregadores relataram que necessitam comprar seu próprio material de trabalho: capacete, botas, luvas, colete refletivo e até mesmo o recipiente que utilizam para acomodar as entregas (mochilas térmicas), além de se responsabilizarem pela mercadoria à qual foram incumbidos de entregar.

O principal motivo dos entregadores evitarem deixar encomendas no bairro Portal Sudoeste é a distância, eles alegam o tempo que se leva no percurso de ida e volta, muitos deixam de realizar um maior número de entregas por perderem tempo no trajeto.

Além do problema da distância, outro fator negativo relatado pelos entregadores com relação ao bairro Portal Sudoeste é o risco de acidente, devido o acesso por ter que atravessar a BR 230 que antecede o bairro, nesse ponto de travessia pode acontecer acidentes devido ao grande fluxo de veículos, especialmente em horários de pico.

Outros bairros localizados no perímetro igualmente periféricos como os bairros da Catingueira, Bairro das Cidades, Três irmãs, Vila Cabral de Santa Terezinha, Verdejante e Catolé de Zé Ferreira também foram lembrados através das respostas contidas no questionário, porém, pelo fato da maior parte dos pedidos serem realizados pelos moradores do bairro Portal Sudoeste, esse foi o local de maior impacto das narrativas dos entregadores.

Outro fator revelado por alguns entregadores é o risco de assaltos, realidade enfrentada em todos os bairros da cidade, mas que no bairro portal Sudoeste se agrava pelo fato da distância de retorno em caso de ser necessário buscar ajuda policial. O que o bom senso sempre recomenda aos entregadores é uma boa dose de cautela quando precisarem realizar entrega no referido bairro.

Nos últimos meses, vários veículos de notícias, como o G1 PARAÍBA ONLINE (2021), reproduziu a seguinte notícia: “Um criminoso roubou objetos de uma residência e levou boa parte dos objetos na cabeça. O assalto aconteceu no bairro Portal Sudoeste, em Campina Grande”. A explicação alegada pelos entregadores é a proximidade do bairro Portal Sudoeste com algumas áreas consideradas de risco, como a Catingueira, Bairro das Cidades e Mutirão.

Percebe-se que o trabalho voltado para as entregadas de delivery significa horas de trabalho sem um reconhecimento, o serviço de entrega não é visto como um trabalho fixo, as pessoas trabalham nesse ramo até conseguirem um emprego, assim, as empresas-aplicativos aproveitam desse desemprego em massa para uma contínua exploração.

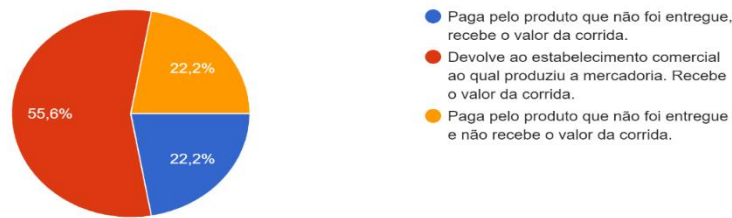
As empresas-aplicativos não demitem o entregador porque ele jamais foi admitido formalmente, ele simplesmente é desligado, não tem mais acesso ao aplicativo. Sabe-se que não houve contratação, não houve entrevista avaliativa, diferentemente de outras profissões onde são apresentadas documentação e assinatura de contrato de trabalho. O trabalhador passa a receber seus honorários, não o seu salário.

Dentre os documentos que as empresas-aplicativos pedem estão: Carteira Nacional de Habilitação (para quem tem moto); documentação da moto em dia; nada consta nos órgãos públicos de segurança; comprovante de endereço.

Abaixo, na figura 5, apresenta-se a porcentagem dos resultados coletados e analisados:

Figura 5 – Respostas dos entregadores caso o alimento esfriar ou o pedido estiver errado.

9 respostas



Fonte: Daniel, 2021

No gráfico (Figura 5), observamos que, se um pedido esfriar ou for entregue errado, 55,6% responderam que devolvem ao estabelecimento e ainda recebem o valor da entrega, os outros 22,2% dos entregadores responderam que pagam pelo produto, mas recebe o valor da viagem, agora os outros 22,2% dos entrevistados pagam pelo produto e não recebem o valor da viagem. Essas situações variam de estabelecimentos parceiros dos aplicativos. A responsabilidade da acomodação, transporte e entrega dos produtos fica toda a cargo do entregador, que se voluntaria com afinco na missão de deixar o cliente “satisfeito” e com isso ser remunerado.

Em relação à conduta dos entregadores exigida pelas empresas, foram relatadas:

“Procurar entregar o produto em menor tempo possível e em mais perfeito estado, educação ao cliente sempre”.

“Educação respeito e pontualidade”

“Não uso de shorts e camiseta”

“Educação é primordial”

“Boa aparência, respeito aos clientes, não tocar no cliente, agir com respeito”

“Educação, higiene e bom humor”.

Em relação a média salarial dos entregadores, a figura 6 apresenta que a média salarial mensal dos entregadores fica entre um e dois salários mínimos. A respeito da pergunta sobre o valor das entregas, as respostas foram: “algumas empresas pagam melhor, outras querem pagar apenas 4 ou 5 reais por entrega”, eles ainda pagam uma porcentagem ao aplicativo.

Figura 6 – Gráfico com a média salarial dos entregadores

9 respostas



Fonte: Daniel, 2021

Quando indagados sobre a quantidade de horas de trabalho, eles relatam:

“Varia, eu particularmente trabalho de segunda e terça na parte da manhã, agora na quarta, quinta e sexta, trabalho na parte da tarde e noite, sábado manhã e tarde, domingo à noite”.

“Geralmente de 9 a 10 horas por dia”

“Cerca de 8 a 10 horas por dia”

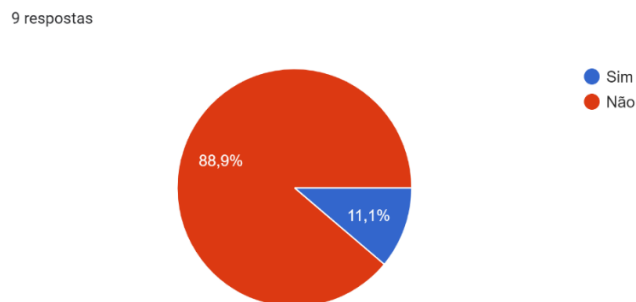
“De 12 a 14 horas por dia”

“Geralmente 16 horas por dia”

Para conseguir a média salarial de um salário mínimo percebe-se a maioria dos entregadores fazem de quinze a vinte entregas por dia, a minoria relatou de 25 a 30 entregas diárias, quando o movimento é bom e tem muitos pedidos. Trabalham praticamente todos os dias da semana, em cargas horárias que vão para além de 10 horas ao dia.

A figura 7 mostra se as ferramentas necessárias para a entrega são fornecidas pelas empresas parceiras.

Figura 7 – Gráfico demonstra se os materiais são fornecidos pelas empresas



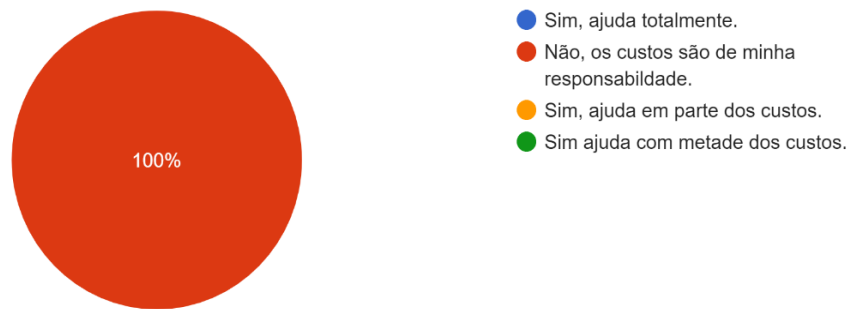
Fonte: Daniel, 2021

De acordo com a figura 7, 88,9% dos entregadores alegaram que não recebem equipamento algum por parte dos restaurantes e nem pelas empresas-aplicativos (Ifood e Uber Eats).

A figura 8 apresenta a resposta dos entregadores se há ajuda financeira por parte das empresas nos custos com combustíveis e manutenção das motos e bicicletas.

Figura 8 - Ajuda financeira por parte das empresas

9 respostas



Fonte: Daniel, 2021

Todos os entregadores que responderam ao questionário não receberam nenhum tipo de auxílio com os custos da moto, combustível ou internet dos seus aparelhos celulares.

Os pontos negativos referentes à atividade, o principal foi quanto à questão da violência, os bairros mais citados como perigosos são Alto Branco, Catolé, Jeremias e Conceição. Sobre os pontos positivos, os mais citados foram: Liberdade e independência para escolher a empresa, horário livre e flexível. Pontos negativos: Riscos de assaltos e acidentes, preconceito, desvalorização da categoria, mesmo que algum cliente o trate mal, o fornecedor nunca apoia o entregador. Alguns relatos positivos e negativos foram:

As características do bairro Portal Sudoeste no que se refere a realizar uma considerável quantidade de pedidos via aplicativos se evidencia um maior enfoque devido a sua localização ser no limite do perímetro urbano do município, mas, sobretudo o fato de estar em plena expansão de sua área que, conseqüentemente exige-se dos poderes públicos ações voltadas a realização de obras com objetivo de oferecer comodidade e acesso facilitado as suas vias.

“Tem horário flexível em alguns aplicativos, mas muita cobrança por atraso”

“Liberdade em fazer o próprio salário e o próprio tempo. Mas somos uma classe muito desvalorizada, principalmente quando não é visto o risco que enfrenta pra exercer a atividade”.

“Você é seu patrão, mas trabalha muito para ter o sustento”

“Eu mesmo faço meu horário, só que a taxa de cobrança das empresas e o combustível muito caro são pontos negativos”.

“Liberdade e dinâmica do dia a dia, como ponto negativo é o fator de risco”

“Você mesmo faz seu horário, o negativo é a insegurança”.

“Horário livre, independência para escolher as empresas. Negativo tem o perigo de assaltos, insegurança quanto às leis de trabalho”

“Renda extra todos os dias. Ponto negativo tem os riscos de entrega, incluindo em alguns bairros”.

Quanto ao questionamento sobre os perigos enfrentados durante a jornada de trabalho, a maioria alegou risco de acidentes e assaltos, em seguida, a falta de prudência dos motoristas, falta de educação, mudança de faixa pelos motoristas dos automóveis sem o prévio aviso com a seta.

A seguir consta a tabela 2 com respostas de cada entregador sobre bairros de maior risco de assaltos:

Tabela 2 – Bairros que geram insegurança nos entregadores

Adriano	Jeremias	Catolé	Alto Branco	Mutirão
Anderson	Alto Branco	Jeremias	Catolé	Conceição
Alisson	Conceição	Port. Sudoeste	Jeremias	Catolé
Tibério	Alto Branco	Conceição	Morro do urubu	Catolé
Jefferson	Alto Branco	Mirante	Pot. Sudoeste	Jeremias
Arthur	Catolé	Alto Branco	Bairro do 40	Santa Rosa
Evandro	Conceição	Port. Sudoeste	Catolé	Alto Branco

Fonte: Daniel, (2021).

A tabela 2 apresentou os bairros que mais passam insegurança para os trabalhadores na cidade de Campina Grande (Paraíba), são os bairros do Catolé, Alto Brando e Jeremias, esses bairros são evitados pela maioria dos entregadores por serem inseguros, com medo de assalto e violência.

Outros bairros se caracterizam pela distância e os riscos de acidentes, como é o caso do bairro Portal Sudoeste, localizado na zona Oeste da cidade, esse bairro relativamente novo na cidade foi construído de forma planejada, tendo suas ruas padronizadas, pavimentadas, com saneamento básico, residências novas e um certo padrão econômico de seus moradores serem de um nível socioeconômico melhor do que os bairros vizinhos e por isso muitos pedidos de refeições e lanches são realizados. É um bairro com boa aparência, mas sua localização fica de certa forma distante das regiões centrais da cidade e onde se localiza a maioria das empresas de fast food da cidade.

No estado da Paraíba foi aprovada uma lei, de autoria da deputada Cida Ramos (PSB), para garantir segurança de trabalho aos entregadores das empresas-aplicativos. A lei aborda que as empresas precisam fornecer (sem custo adicional para os entregadores): mochila térmica, capacete, vestimenta, máscaras e kit de higiene (BRASIL DE FATO, 2021). Contudo, a nova lei, que ainda aguarda sanção do governador João Azevedo, não traz a questão de uma contratação de fato para o entregador pela empresa-aplicativo para garantir um salário fixo, férias, limite de horas de trabalho e outros benefícios.

A realidade vivenciada pelos entregadores de delivery traz a discussão sobre a falta de lei que regulamenta a profissão dentro do setor citado, em que a falta de lei para garantir a segurança dos entregadores os coloca em variadas formas de risco. A falta de proteção dos direitos trabalhistas é crescente, ainda mais em governos autoritários, como presenciamos atualmente, deixando os trabalhadores excluídos de seus direitos.

6 CONCLUSÃO

Os trabalhadores inseridos nesse universo vivenciam uma realidade de exploração, em que se encontram uma quantidade crescente de pessoas que vivem no mercado de trabalho informal.

Percebe-se com o trabalho que os entregadores usufruem de direitos trabalhistas, conquistados por sindicatos e trabalhadores através de muitas lutas, protestos, greves e sacrifícios constantes e que estão sendo retirados de forma sumária pelos grandes empresários com o aval dos governantes, com o pretexto de tornar as profissões mais flexíveis.

Concluimos então que, o trabalho exercido pelos entregadores passa por situações que envolvem jornadas de trabalho exaustivas que exige esforço que colocam em risco muitas vidas, devido ao perigo constante inerente a profissão, pois, cada viagem realizada é uma incerteza de retorno, devido aos altos índices de acidentes no trânsito, em que a maioria das vítimas são motociclistas exercendo o trabalho geralmente de entrega, disputando espaços e assumindo riscos a cada dia, sem carteira assinada, sem benefícios, sem férias, sem bônus, sem garantia de um salário digno, entre outros pontos.

Minha experiência de motoboy por 14 anos me inspirou a realizar este artigo, pela necessidade de evidenciar situações das mais diversas, tais como; alegrias, por fazer muitos amigos, dividir experiências e vivências com pessoas das mais diversas idades e pensamentos, dos mais diferentes contextos de vidas, principalmente a minha, já passei por situações de perigo relatado por outros motoboys. As dificuldades comuns ao grupo de trabalhadores, tais como risco de assaltos, acidentes, entre os demais perigos enfrentados por toda a categoria.

REFERÊNCIAS

ALIANÇA BIKE. **Pesquisa de Perfil dos Entregadores Ciclistas de Aplicativo**. 2019. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio>. Acesso em: 02/09/2021

ABÍLIO, L. C. **Uberização: a era do trabalhador just-in-time?**. Estudos Avançados. 2020. p. 111-126.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

BBC News, **Com a pandemia, entregadores de app têm mais trabalho, menos renda e maior risco à saúde**. Acesso em: 04/10/2021.

BRASIL DE FATO. **Movimento dos entregadores unidos organiza paralização em João Pessoa (PB)**. 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/03/09/movimento-dos-entregadores-unidos-organiza-paralisacao-em-joao-pessoa-pb>. Acesso em: 04/10/2021.

BRASIL DE FATO. **Breque dos entregadores completa um ano: “Depois da greve, nada mudou”**. 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/07/01/greve-dos-entregadores-completa-um-ano-demanda-tempo-para-organizar-essa-categoria>. Acesso em: 04/10/2021

BRASIL, **Ministério das cidades**, Secretaria de Transporte e de Mobilidade Urbana.

BRAGA, LUCAS MONTESSO. **Naturalização da precarização do trabalho: Um estudo sobre os entregadores inseridos no contexto da uberização**. Monografia em Engenharia da Produção (Universidade Federal de Ouro Preto). Ouro Preto – MG. 2020

CASULO, Ana Celeste; SILVEIRA, Carla; ALVES, Giovanni; VAZQUEZ, Petilda. **Precarização do Trabalho e Saúde Mental O Brasil da Era Neoliberal**. Bauru: Projeto Editorial Praxis, 2018.

DESGRANGES, Nina. Os algoritmos do empreendedorismo: A plataformização do trabalho de entregadores de iFood. **Revista Pensata**. 2020

EXAME. **Carona vírus leva mais entregadores e gorjetas aos apps de delivery**. Disponível em: exame.com/negocios/coronavirus-leva-mais-entregadores-e-gorjetas-aos-apps-de-delivery. Acesso em: 01/10/2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa de informações básicas municipais**: perfil dos municípios brasileiros 2008. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

MACHADO, F. K. S.; GIONGO, C. R.; MENDES, J. M. Terceirização e precarização do trabalho: uma questão de sofrimento social. **Psicologia Política**. Vol. 16. Nº 36. p. 227-240. 2016

R7. **Motoboys são os que mais sofrem acidentes**. 2021. Disponível em: <https://noticias.r7.com/saude/motoboys-sao-os-que-mais-sofrem-acidentes-diz-ministerio-da-saude>. Acesso em: 03/10/2021

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2011

UOL. **Pandemia precariza ainda mais o trabalho de entregadores de aplicativos**. 2020. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/pandemia-preciza-ainda-mais-o-trabalho-de-entregadores-de-aplicativos/a-54121389>. Acesso em: 20/09/2021

ANEXO I**QUESTIONÁRIO APLICADO AOS ENTREGADORES DE DELIVERY**

01) Dentro do conceito de conduta de muitas empresas existem normas de comportamento e exigências de idoneidade. Nas empresas dos aplicativos de delivery (como o Ifood, UberEats), quais os principais documentos exigidos aos entregadores na hora da contratação?

02) A atividade de motoboy implica em alguns fatores de conduta na hora das entregas junto ao cliente? Se a resposta for sim, quais seriam essas condutas?

03) Marque um X na opção escolhida. Em dias de muitos pedidos o que acontece ao entregador se o produto da entrega “esfriar” no caso de refeição, ou ser o pedido errado?

- a - () Paga pelo produto que não foi entregue, recebe o valor da corrida.
- b - () Devolve ao estabelecimento comercial ao qual produziu a mercadoria. Recebe o valor da corrida.
- c - () Paga pelo produto que não foi entregue e não recebe o valor da corrida.

04) Qual a média salarial mensal de um motoboy que trabalha com entrega?

- a - () Até um salário mínimo.
- b - () Entre um e dois salários mínimos.
- c - () Entre dois e três salários mínimos.
- d - () Acima de três salários mínimos

05) Dentro da atividade de entregador, quais os maiores riscos enfrentados?

06) O meio de transporte utilizado pelos entregadores na maioria dos casos são as motos, nesse sentido se faz necessário o uso de equipamentos de proteção (capacete, calça, botas, luvas, jaquetas sinalizadoras, etc.) Esses equipamentos são disponibilizados pelas empresas parceiras?

() Sim

() Não

07) Existe ajuda financeira por parte das empresas nos custos com combustíveis e manutenção das motos e/ou bicicletas?

a - () Sim, ajuda totalmente.

b - () Não, os custos são de minha responsabilidade.

c - () Sim, ajuda em parte dos custos.

d - () Sim ajuda com metade dos custos.

08) Os valores das entregas variam de acordo com a distância de cada bairro? Se a resposta for não, explicar como funciona.

a - () Sim

b - () Não

09) Todo o valor pago pelo cliente referente a entrega é pago ao motoboy?

a - () Sim

b - () Não

10) A violência está presente em todas as cidades brasileiras, e cada município têm apresentam maior e menor risco. Quais os principais bairros onde existe maior risco para o entregador. Quais seriam esses riscos?

11) Aponte os pontos positivos e negativos de trabalhar com delivery.

Pontos positivos:

Pontos Negativos:

12) Você faz quantas entregas por dia?

13) Trabalha quantas horas por dia?

14) Trabalha quais dias da semana (segunda, terça, quarta, quinta, sexta, sábado e domingo)?

15) Você paga a internet do seu celular?

a - () Sim b - () Não