



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
CURSO DE ECONOMIA



**IMPORTÂNCIA DO MOTOFRETISMO DURANTE E APÓS A PANDEMIA DE
COVID-19 NO BRASIL**

Mariana – MG

Março/2023

LUCAS DUARTE TEIXEIRA

**IMPORTÂNCIA DO MOTOFRETISMO DURANTE E APÓS A PANDEMIA DE
COVID-19 NO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Economia do Instituto de Ciências Sociais e Aplicadas da UFOP como requisito essencial para a obtenção do título de Bacharel em Economia.

Orientador: Prof. Dr. Daniel do Val Cosentino

Mariana – MG

Março/2023

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

T266i Teixeira, Lucas Duarte.
Importância do motofretismo durante e após a pandemia de Covid-19 no Brasil. [manuscrito] / Lucas Duarte Teixeira. - 2023.
62 f.: il.: gráf..

Orientador: Prof. Dr. Daniel do Val consentino.
Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto.
Instituto de Ciências Sociais Aplicadas. Graduação em Ciências Econômicas .

1. Covid-19 (Doença) - Brasil. 2. Economia compartilhada - Brasil. 3. Entrega de mercadorias - Brasil. 4. Fretes - Brasil. 5. Transporte rodoviário de carga - Brasil. I. consentino, Daniel do Val. II. Universidade Federal de Ouro Preto. III. Título.

CDU 656.13(81)

Bibliotecário(a) Responsável: Essevalter De Sousa-Bibliotecário Coordenador
CBICSA/SISBIN/UFOP-CRB6a1407



FOLHA DE APROVAÇÃO

Lucas Duarte Teixeira

IMPORTÂNCIA DO MOTOFRETISMO DURANTE E APÓS A PANDEMIA DE COVID-19 NO BRASIL

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas

Aprovada em 23 de março de 2023

Membros da banca

Prof. Dr. Daniel do Val Cosentino - Orientador(a) (DEECO-UFOP)
Prof. Dr. André Mourthé de Oliveira (DEECO-UFOP)
Prof. Dr. Francisco Horácio Pereira de Oliveira (DEECO-UFOP)

Prof. Dr. Daniel do Val Cosentino, orientador do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 23/03/2023



Documento assinado eletronicamente por **Daniel do Val Cosentino, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 23/03/2023, às 22:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0496927** e o código CRC **3FD4F5CA**.

DEDICATÓRIA

Dedico este estudo à minha mãe, Maria Lúcia Duarte, pelo apoio incondicional durante toda a minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço profundamente:

Aos meus pais, pelo apoio incondicional na vida;

Ao meu irmão Kilton e às minhas irmãs Lorena e Karine, pelo incentivo;

À UFOP/ICSA pela oportunidade oferecida;

Ao professor Daniel do Val Cosentino, pela orientação meticulosa ;

À minha madrinha, Elisabeth Camilo, pela presença constante e pela revisão deste texto;

Aos colegas de estudo, pelo companheirismo essencial em todos os momentos;

Aos meu colegas de trabalho, pela compreensão;

A todos que, direta ou indiretamente, me conduziram até aqui;

Especificamente, a Deus, pela vida!

EPÍGRAFE

“O surgimento de um novo sistema eletrônico de comunicação caracterizada pelo seu alcance global, integração de todos os meios de comunicação e interatividade potencial está mudando e mudará para sempre nossa cultura”

CASTELLS (2010, p. 414)

RESUMO

Este estudo trata da relação entre a ocorrência da pandemia de covid-19 e a ação dos motofretistas como propulsores da economia durante o período de isolamento profilático da população. Evidencia-se que esses profissionais mantiveram a dinâmica econômica através do serviço de delivery que, anteriormente à pandemia, já existia e que, durante ela, aumentou exponencialmente. Salienta, todavia, as precariedades e os riscos dessa profissão que, embora já regulamentada, ainda não vê atendidos os principais benefícios trabalhistas. Metodologicamente, trabalhou-se com estudo de caso que teve como base para coleta de dados um questionário da plataforma Google-Forms e pesquisa bibliografia, todos eles sendo tratados pela análise de conteúdo. Concluiu-se que o motofretismo vai se manter no período pós-pandêmico e tem tendência de se tornar cada vez mais forte em nossa sociedade, atualmente mediada em todos os aspectos pelas plataformas digitais. Ao mesmo tempo em que se percebe esta tendência, também se desenvolve a certeza da necessidade de adequação das empresas para a diminuição dos riscos do motofretista e de oferecer a ele os direitos vinculados na gestão trabalhista do Brasil.

Palavras-chave: Fretismo; Motofretismo; Delivery; Uberização; Covid-19.

ABSTRACT

This research has dealt about the relation between the occurrence of covid-19 pandemic and the action of motorcycle couriers like economic drivers during the period of prophylactic isolation of the population. It has been evidenced that these professionals kept the economic dynamics through the delivery service which there was before pandemic, but was increased exponentially during it. It shows, however, the precariousness and risks about this profession that, even regulated, hasn't all the labor benefits. Methodologically, it was worked with a case study that has like base to collecting data one quiz into the platform Google-Form as well as bibliographical research. All of them were treat with content analyse. It was concluded that the motorcycle courier's profession is going to keep after pandemics and has had the tendency of becoming stronger and stronger in the society, at the present times mediated by digital platforms. At the same time this tendency is perceived, the certainty about the necessity of enterprises adequacy in order to reduce the risks suffered by these professionals as well as to offer them all the labor rights in Brazil.

Key-words: Charter; Motorcycler courier; Delivery; Uberization; Covid-19.

.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Faixa Etária dos Respondentes	34
Gráfico 2 - Renda Mensal dos Respondentes	35
Gráfico 3 - Situação Trabalhista dos Respondentes	36
Gráfico 4 - Tempo de Profissão dos Respondentes	37
Gráfico 5 - Posse da Motocicleta	38
Gráfico 6 - Situação do Veículo	39
Gráfico 7 - Satisfação com o Trabalho Quanto à Renda	40
Gráfico 8 - Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – INSS	41
Gráfico 9 - Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – FGTS	42
Gráfico 10 - Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Auxílio Creche	43
Gráfico 11 - Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Vale Alimentação.	44
Gráfico 12 - Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Assistência Médica	45
Gráfico 13 - Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Assistência Odontológica	46
Gráfico 14 - Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Seguro de Vida ...	47
Gráfico 15 - Satisfação com o Serviço	48
Gráfico 16 - Opinião sobre a Pandemia de Covid-19	49
Gráfico 17- Etnia dos Respondentes	50

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CBO - Classificação Brasileira de Ocupações

CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas

CTB – Código de Trânsito Brasileiro.

DPVAT - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

ICSA – Instituto de Ciências Sociais Aplicadas

IMD - Instituto Metrópole Digital

INSS – Instituto Nacional de Seguro Social

MEI – Micro Empreendedor Individual

MG – Minas Gerais

OMS – Organização Mundial da Saúde

PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

PNAD CONTÍNUA - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua PNAD Contínua).

UFOP – Universidade Federal de Ouro Preto

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 Justificativa	14
1.2 Objetivos	15
1.2.1 Objetivo Geral	15
1.2.1 Objetivos Específicos	15
1.3 Questão Problema	15
1.4 Hipótese	16
1.5 Estrutura deste estudo	16
2 METODOLOGIA	17
2.1 Classificação quanto aos objetivos da pesquisa.....	17
2.2 Classificação quanto à natureza da pesquisa	18
3 A UBERIZAÇÃO E O CRESCIMENTO DAS ATIVIDADES DO DELIVERY.....	20
3.1 Conceito de delivery	21
3.2 Delivery na pandemia de covid-19.....	23
3.3 O motofretismo	25
3.4 Importância do motofretismo na economia brasileira durante a pandemia de covid-19	27
3.5 Precarização nas atividades de motofretismo.....	29
3.6 Motofretismo após a pandemia	31
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES DOS RESULTADOS	33
5 PROPOSTAS PARA TRABALHOS FUTUROS	51
CONSIDERAÇÕES FINAIS	52
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	53
ANEXO	59

INTRODUÇÃO

A pandemia de covid-19, primeiramente afirmada em dezembro de 2019, na Ásia, promoveu muitas mudanças de comportamento em todos os campos das atividades humanas, entre elas o aumento da prática de compras online, o que, conseqüentemente, também aumentou as entregas em domicílio. Dentro do processo de uberização na economia, tornou-se comum durante a pandemia a entrega em domicílio de variados produtos. Esta informação é importante porque se via essa atividade principalmente no campo das drogarias e farmácias e muito raramente em outras atividades online. Mesmo com o relaxamento da quarentena (aqui considerada como todo o período de isolamento profilático), essa oferta de serviço continuou atuante e parece tender-se a uma dinâmica maior. Dentro dessa premissa, surgem os debates e discussões sobre as condições de trabalho dos profissionais do setor de delivery, a saber, fretistas e motofretistas. Os temas mais evidenciados são remuneração, precarização e riscos no trabalho, ausência de direitos trabalhistas e padronização de regras para praticar a profissão.

O fretismo foi o principal responsável pela manutenção da economia durante o período da pandemia de covid-19 já que, devido ao isolamento proposto pela OMS – Organização Mundial da Saúde - aumentou a inda mais o fluxo das compras online. O motofretista passou a ter destaque nesse processo principalmente pelo fato de a motocicleta poder chegar a lugares onde veículos maiores não alcançariam além de haver maior flexibilidade nas vias do trânsito.

Considerando o exposto acima e evidenciando que antes da pandemia os motofretistas atendiam apenas alguns campos do delivery e havendo predominância no da alimentação, analisar o papel do motofretismo durante a pandemia bem como depois dela se torna tema válido para pesquisas já que os profissionais que o praticam nem sempre são resguardados pelas leis trabalhistas principalmente porque a maioria se afirma autônoma. Embora haja o crescimento do motofretismo, também aumenta o número de acidentes com motocicletas e, conseqüentemente, há o afastamento do profissional que não é assegurado pelas leis e benefícios trabalhistas.

Diante de tema para pesquisa amplo e multifacetado, optou-se por analisar a importância do motofretismo com o objetivo de delimitação de análise uma vez que essa atividade se apresenta atualmente com tendência ao crescimento diante de outras modalidades de transporte que entregam produtos em domicílio. Dentro dessa delimitação, propõe-se avaliar as atividades

dessa atividade de frete durante a pandemia de covid-19, as tendências para sua manutenção após ela e a discriminação das precariedades e riscos que ela apresenta para o profissional.

1.1 Justificativa

O desenvolvimento da internet mudou para sempre as relações humanas e, segundo Christino et al (2021), com a popularização dos aplicativos de celulares, mudaram também as formas de comercialização de produtos e/ou serviços. Ainda segundo esses autores, a comunicação móvel se tornou a mais utilizada no mundo. Os aplicativos se tornaram plataformas de negócios variados e impulsionaram o serviço de delivery, o setor de alimentos sendo considerado o de maior crescimento neste campo. Christino et al (2021) registraram que, em 2018, houve um aumento de 20% de usuários de aplicativos e delivery e, naquele ano, o setor faturou acima de R\$ 10 bilhões.

O fenômeno da uberização tem vínculos fortes com o uso da tecnologia móvel tão comum atualmente. Rodrigues, Wolkmer e Menezes (2022, p.4) expressam que este fenômeno ganhou força a partir do desemprego estrutural e os intermediadores entre prestador de serviço e usuário passaram a ser as Plataformas Digitais. Na Uber, os trabalhadores com seus automóveis arcam com as despesas de seguridade e todos os outros gastos, havendo um “assalariamento disfarçado sob a forma de trabalho desregulamentado”. Motoristas de carros, motos e bicicletas pagam cerca de 25% a 30% sobre os serviços e ainda correm o risco de desligamento se houver queixa do usuário.

Costa (2020, p. 77) define os aplicativos de delivery como “o suporte digital que estabelece o contato entre consumidores e entregadores, os quais são retratados pelas plataformas como prestadores autônomos”.

Cannas (2021) aponta que a pandemia de covid-19 acentuou a virtualização da vida bem como do trabalho, o e-commerce ganhando forte relevância em todos os aspectos. Silva (2021), no contexto da pandemia de covid-19, registra que foi preciso encontrar estratégias para que o setor de economia não entrasse também em colapso. Assim, com foco na inovação tecnológica, admitiu-se o serviço de delivery como essencial para a manutenção da demanda de vendas que passou a ser, quase em sua totalidade, por meio de aplicativos e redes sociais.

Cannas (2021, p.209) registra a importância dos motofretistas descrevendo a rotina desses profissionais: “Em suas motos ou bicicletas, com caixas coloridas penduradas nas costas, eles cruzavam ruas e avenidas para realizarem suas entregas. Enquanto muitos se protegiam no teletrabalho, os trabalhadores de aplicativo flertavam com o risco do vírus”.

Ainda segundo o autor, essa exposição ao vírus mortal vem também salientar a necessidade de se obter renda a partir de atividades autônomas diante da alta taxa de desempregos no país. Assim, já antes da pandemia, a uberização do delivery se consolidava, o que se tornou mais intensa durante o período de isolamento, o motofretismo se evidenciando.

Considerando que o contexto pode ser analisado sob diversas perspectivas, justifica-se a análise do impacto na economia pela alta probabilidade do motodelivery se manter e crescer ainda mais, propulsionando, além do crescimento do mercado de motocicletas, a expansão de serviços que antes só eram atendidos pela forma presencial. Além disso, a precariedade presente nas atividades do fretismo/motofretismo, por si só, já é fator que dá maior embasamento para essa justificativa.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo principal

- Analisar o impacto positivo na economia brasileira surgido a partir do aumento de volume da prática do motodelivery durante a pandemia e a tendência de sua manutenção em período pós pandêmico.

1.2.2 Objetivos específicos

- Avaliar como a pandemia de covid-19 salientou a importância do motodelivery para outros setores, além do da alimentação;
- Registrar principais setores mais afetados positivamente pela ação do motodelivery;
- Evidenciar a precariedade apresentada nas atividades de motodelivery;
- Expor dados sobre como os motofretistas veem sua profissão.

1.3 Questão-problema

Pode-se afirmar que o setor de delivery, impulsionado pelo motodelivery, impactou positivamente a economia no período pandêmico de covid-19 e que há a tendência de esse impacto se manter?

1.4 Hipótese

As empresas de todos os níveis terão que se adequar convenientemente para o atendimento de pronta entrega conhecido como de motodelivery após o período pandêmico, principalmente quanto a questões trabalhistas e de segurança de trabalho.

1.5 Estrutura deste estudo

Esta pesquisa foi dividida em sete seções, entre as quais a presente introdução, considerada como capítulo 1.

O capítulo 2 apresenta a metodologia utilizada na pesquisa, apresentando a classificação do estudo e as técnicas de obtenção dos dados e de seu tratamento.

O capítulo 3 apresenta o tema “uberização” e expõe argumentos e discussões sobre sua influência no mercado de trabalho, dando ênfase ao crescimento das atividades do delivery que, por sua vez, envolvem o fretismo e o motofretismo.

O capítulo 4 apresenta os resultados encontrados na pesquisa com suas respectivas discussões.

O capítulo 5 propõe alguns temas que podem ser discutidos futuramente. Seguem as considerações finais, as referências bibliográficas e o questionário utilizado (anexo).

2 METODOLOGIA

2.1 Classificação quanto aos objetivos da pesquisa

De acordo com Oliveira (2011), uma pesquisa pode ser classificada, quanto aos seus objetivos, como descritiva, exploratória, explicativa .

Uma pesquisa é descritiva busca descrever um fenômeno ou situação em detalha, especialmente o que está ocorrendo na expectativa de determinar as suas características. O fato é que, segundo Oliveira (2011), ele permite abranger essas informações com exatidão. Dentro desse contexto, a pesquisa apresentada neste estudo, embora tenha uma face descritiva, não pode ser considerada como tal já que os dados obtidos ainda estão sobre análise na literatura do campo,

Uma pesquisa é considerada exploratória quando aumenta o conhecimento do pesquisador sobre o fato e permite a formulação de mais problemas. Os resultados obtidos geralmente seguem os de outras pesquisas exploratórias ou conclusivas. Considerando as informações de Oliveira (2011) acima citadas, o estudo em questão possui, quanto aos seus objetivos, uma natureza exploratória já que busca descrever as atuações do motofretismo no período da covid-19 e sua tendência após ele em termos dos cenários econômico e trabalhista. Captura e mostra cenário das situações vinculadas ao tema; a relação entre variáveis é explicativa, quanto à relação do delivery/uberização com impactos econômicos e trabalhistas.

Uma pesquisa explicativa identifica fatores que determinam ou contribuem para que um fenômeno ocorra (GIL, 1999). Aprofunda o conhecimento da realidade e estabelece relações de causa e efeito.

Considerando o contexto acima, a pesquisa ora apresentada tem uma face explicativa, uma vez que estabelece a relação entre ocorrência da pandemia e mudança no cenário econômico e estratégias de mercado bem como expressa a necessidade de se dar uma atenção mais pormenorizada e crítica à precariedade presente no motofretismo.

Em resumo, o estudo apresentado é exploratório e explicativo, havendo uma análise da relação entre período da pandemia de covid-19 e estratégias econômicas nele adotadas, enfatizando o delivery por motofretismo.

2.2 Classificação quanto à natureza da pesquisa

Considerando Oliveira (2011), uma pesquisa pode ser classificada, quanto à sua natureza, em qualitativa e quantitativa. Triviños (1987) salientou que a abordagem de cunho qualitativo trabalha os dados na procura de seus significados e fundamentando-se na percepção do fenômeno dentro do seu contexto. Procura capturar a aparência do fenômeno como também, suas essências, dando ênfase à sua origem, relações e mudanças e intuindo suas conseqüências.

Bortoni-Ricardo (2008) aponta que a pesquisa qualitativa permite ações de interpretação da realidade a partir de inferências e observações contextuais. O pesquisador pode se sentir imerso no contexto; todavia, ainda com esse aspecto, não deve ser considerada como uma pesquisa-ação, conforme analisada por Thiollent (2013).

Uma pesquisa quantitativa, por sua vez, caracteriza-se pela quantificação tanto na coleta de dados quanto no tratamento dado a eles. Gráficos e estatísticas são importantes nessa modalidade de pesquisa (OLIVEIRA, 2011). Para obtenção dos dados quantitativos, foi aplicado questionário a motofretistas, cujas respostas ofereceram ao estudo essa face metodológica.

O link utilizado foi https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSf9ApWaq6cbVliLMvOt4gmKq2ryNXV0Wgez_mTJegNK2dWoqSA/viewform?usp=sf_link.

Dentro dos dados acima considerados, define-se esse estudo como qualitativo-quantitativo. Registra-se que ainda não há dados suficientes em estatísticas oficiais que permitam expor com um pouco mais de precisão, informações sobre as variáveis do tema: porcentagem do aumento de profissionais de motofretismo durante a pandemia (nacional) e índices econômicos advindos desse aumento. Foi possível, todavia, quantificar, por meio de respostas dos envolvidos a partir de aplicação de questionário online, principais vantagens e desvantagens da profissão em epígrafe bem como inferir a tendência de manutenção do motofretismo após a pandemia,

2.3 Classificação quanto à técnica de coleta de dados.

As principais técnicas de coleta de dados no estudo apresentado foram a pesquisa bibliográfica, que fornece ao pesquisador um instrumental analítico para qualquer outro tipo de pesquisa e aplicação de questionário a profissionais do motodelivery.

Fez-se uma procura em sites de busca acadêmicos (SCIELO, Google Escolar, Academia.Edu). Optou-se por material bibliográfico recente (2019-2022), admitindo-se algumas exceções. As palavras-chave designadas para a busca foram covid-19, fretismo, motofretismo, uberização e delivery.

Apresentou-se na ferramenta google-forms um questionário a ser respondido por motofretistas interessados, com 19 questões. O registro na plataforma ocorreu entre 27/02/2023 e 03/03/2023 , obtendo-se 52 preenchimentos. Cópia do questionário se encontra na seção de anexos.

2.4 Classificação quanto ao tratamento dos dados obtidos

Os dados obtidos foram tratados pelo método de análise de conteúdo, seguindo as premissas de Bardin (2010), segundo o qual trata-se de análise das comunicações visando extrair delas indicadores qualitativos e quantitativos que conduzam o pesquisador à inferência de informações. Algumas das informações advieram de sites para os quais a análise de conteúdo é essencial.

Após os textos serem lidos e interpretados, fizeram-se fichamentos, dos quais apenas as ideias mais importantes foram selecionadas. Após essa atividade, constituiu-se o texto da pesquisa.

3 A UBERIZAÇÃO E O CRESCIMENTO DAS ATIVIDADES DO DELIVERY

A globalização criou um novo estilo de vida. Trata-se da vida em rede, onde pessoas e empresas trocam informações, sugestões e adquirem produtos e serviços recorrendo a tecnologias sofisticadas que permitem a sua circulação rápida, atendendo o usuário na hora e no espaço que se desejar. Castells (2010, p.531) assim definia uma tendência para o futuro onde pessoas e softwares viveriam em harmonia e quando o e-commerce seria de fato uma realidade. Para o autor, o “trabalho just in time” seria aquele em que o trabalhador escolheria o número de horas de trabalho, flexibilizando da mesma forma o salário. O autor também expunha a necessidade de haver um período para a adaptabilidade à demanda do mercado e às transformações tecnológicas que haveriam de chegar, o que iria acirrar a competitividade entre as empresas.

Abílio (2020,p. 111), dez anos após Castells (2010) afirma ter ocorrido a consolidação do trabalhador just-in-time, após décadas de transformações políticas no universo trabalhista. O autor destaca que em 2019 foi registrada no PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - que “3,8 milhões de brasileiros tinham no trabalho por aplicativo sua principal fonte de renda. A mesma autora expõe que uma pesquisa do Instituto Locomotiva registrava, naquele mesmo ano, que “17 milhões de pessoas obtêm regularmente algum rendimento por meio do trabalho por aplicativo”. Termos e expressões como *crowdwork*¹, *trabalho on-demand*², *platform labour*³ e “plataformização do trabalho” se tornaram comuns . Todas essa mudança no mundo do trabalho ou de aquisição de valores extras nos rendimentos familiares

¹ Forma de trabalho que usa as plataformas digitais nas quais pessoas ou empresas solicitam de forma online execução de trabalho por outros trabalhadores. Trata-se de terceirização online (KALIL, 2021) <https://www.cartacapital.com.br/opinio/crowdwork-a-terceirizacao-online/>.

² Ajusta equipes terceiras ou contratar times de desenvolvimento sob demanda, com a admissão de um ou mais profissionais, por tempo predefinido para suprir necessidades de tecnologia da sua empresa. <https://netsupport.com.br/on-demand/#:~:text=A%20contrata%C3%A7%C3%A3o%20on%20demand%20trabalha,de%20tecnologia%20da%20sua%20empresa.>

³ Transformam a organização do trabalho via plataformas digitais.

foram a origem do processo de uberização. Trata-se de uma tendência global de uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho, mediada por plataformas digitais. É neste contexto que o trabalhador *just-in-time* surge. Tornou-se visível a multidão de motoristas que reconfiguraram a mobilidade urbana, aumento do fluxo de entregadores que usam a bicicleta e motociclistas que levam o produto até a casa de um usuário de plataformas digitais.

Pinheiro, Souza e Guimarães (2019) expressam que uberização faz referência à empresa conhecida como Uber que delineia novas configurações quanto às relações trabalhistas dentro da atual conjuntura capitalista. Ela utiliza aplicativos de celular para intermediar usuário e prestador de serviço

Para Abílio (2020, 112), a uberização informalizou o trabalho mudando, inclusive, o conceito de trabalho informal. Para a autora, a uberização “mostra-se complexa e poderosa na redefinição das relações de trabalho, podendo ser compreendida como mais um passo no processo de flexibilização do trabalho, ao mesmo tempo que concorre com as terceirizações na forma como as conhecemos nas últimas décadas”. Continua afirmando que

a uberização refere-se às regulações estatais e ao papel ativo do Estado na eliminação de direitos, de mediações e controles publicamente constituídos; resulta da flexibilização do trabalho, aqui compreendida como essa eliminação de freios legais à exploração do trabalho, que envolve a legitimação, legalização e banalização da transferência de custos e riscos ao trabalhador (ABÍLIO, 2020, p.112).

Abílio (2020, p.116) registra que

na uberização, a dispersão opera em novas dimensões e lógicas. Agora é preciso mirar na figura plenamente consolidada do trabalhador como autogerente de si mesmo, responsável por sua própria sobrevivência e permanência em um trabalho onde nada parece estar garantido. O trabalhador uberizado inicia sua jornada sem ter qualquer garantia sobre qual será sua carga de trabalho, sua remuneração e o tempo de trabalho necessário para obtê-la (ABÍLIO, 2020, p.116).

Em resumo, na uberização o trabalhador é quem comanda a si mesmo, determinando sua carga de trabalho e, assim, sua renda. Por trás de supostas vantagens como a flexibilidade no horário e dias de trabalho, há a negligência da empresa contratante com os direitos trabalhistas e o fato de o uberizado ter que arcar com todos os gastos advindos de seu trabalho. Nesse campo da uberização, as empresas de delivery são as mais comuns.

3.1 Conceito de delivery

O termo “delivery” possui semanticamente variados significados que convergem todos para o ato de entregar algo a alguém. Segundo o dicionário online da Universidade de Cambridge, *delivery* pode se referir ao parto, de transferência (de dados, de unidades, etc.) e às atividades de integrar ou de fornecer algo. Dependendo do contexto, a ideia semântica deve prevalecer, a saber, a que há uma troca ou transferência de algo.

De acordo com Nigri (2019), quem concorda com Esteves (2005), no Brasil, o serviço de delivery aumentou consideravelmente a partir do surgimento e alavancamento de redes de “Fast Food”. A grande migração de pessoas do meio rural para o urbano, as dificuldades no trânsito, a distância entre casa e empresa, entre outros motivos, criaram o hábito do “comer fora de casa”. Entre as décadas de 1940 a 1960, essa migração se acentuou e grandes redes de supermercado passaram a oferecer alimentos industrializados para facilitação da rotina dessas pessoas. Daí para o serviço de delivery foi rápida a evolução. Para comodidade, pessoas passaram a pedir que o alimento fosse entregue em suas residências e/ou locais de trabalho. Para o autor, o que impulsionou o delivery foi a junção entre comodidade e segurança. Percebe-se, assim, que foi a alimentação fora do lar (e depois a que chega pronta até o lar) que originou esse serviço. Esteves (2005), já naquele ano, apontava a tendência de novos serviços se alinharem com a prática da entrega em domicílio já bastante utilizada nas décadas citadas. Segundo Campos (2011) foi exatamente esse serviço de delivery conhecido como “entrega em domicílio” e comum nas últimas décadas do século XX, a principal gênese do delivery atual. A maior parte desse serviço estava vinculada a mercados e supermercados. O cliente fazia a compra e o volume, a partir de determinado peso e valor, era entregue em seu domicílio. Copiando esse comportamento, rapidamente as empresas de entrega de pizzas, marmitex, sanduíches e comida chinesa se adaptaram à modalidade.

Diante do conceito de delivery, faz-se mister compreender o de aplicativos de delivery. Segundo Manso (2019), aplicativos de delivery são as plataformas que intermedeiam consumidores e empresas. O autor declara que esses aplicativos têm crescido vertiginosamente e, atualmente, são muitos. Apresentam vantagens tanto para consumidores e entregadores.

Campos (2011) já afirmava que havia a tendência de delivery de outros produtos aumentar no futuro, o que foi confirmado com o crescimento exponencial do e-commerce, o que consolidou os nomes de empresas nacionais e internacionais neste campo. É fácil constatar a concretização desta tendência, principalmente com a chegada da pandemia de covid-19 em todos os continentes da Terra.

3.2 Delivery na pandemia de covid-19

Um dos grandes desafios vividos pela população mundial no século XXI é a pandemia de Covid-19, doença infectocontagiosa causada pelo coronavírus da Síndrome Respiratória Aguda Grave 2 (SARS-CoV-2) (BRITO EL ALL, 2020).

Os primeiros casos de pneumonia causada pelo vírus foram descritos na China, na província de Wuhan em 31 de dezembro de 2019 e reportados às autoridades do setor de saúde. Ainda não se sabia qual vírus era o desencadeador da doença. Entre os dias 7 e 12 de janeiro de 2020, foi anunciado o sequenciamento de genoma viral e houve o compartilhamento dessa sequência para a Organização Mundial da Saúde. Os casos se propagaram rapidamente na Ásia sendo, da mesma forma, importado para outros países (BRITO EL ALL, 2020).

O coronavírus não era desconhecido da comunidade científica. Fora isolado em 1937 e, em 2002 e 2003 causaram a SARS no ser humano, o que foi rapidamente controlado. Em 2012, promove a epidemia nos países árabes. Em 2019, sua propagação e disseminação foram mais rápidas. Embora esta cepa seja menos letal, seu potencial de propagação é muito maior do que as outras conhecidas. No Brasil, o primeiro caso notificado ocorreu em 26 de fevereiro de 2020, no estado de São Paulo (BRITO EL ALL, 2020).

A pandemia de covid-19 mudou os rumos de todos os campos de conhecimento e de vivência humana, da saúde à economia. Por sua rápida propagação, fez-se necessária a quarentena que se tornou, mais tarde, período de isolamento profilático maior, com duração de mais de dois anos (2020, 2021 e primeiro semestre de 2022). Neste longo período, escolas se fecharam, indústria e comércio atuaram precariamente e o regime home office de trabalho foi implantado. Silva (2021, p.6) salienta que, para salvar a economia, foi necessário que se focasse na inovação e na busca de novos métodos, e o mercado ficou “ainda mais limitado à utilização de meios e aplicativos que possibilitam a manutenção de uma nova era para um novo público voltado para o desenvolvimento tecnológico”. Continua registrando que “muitas empresas tiveram crescimento na demanda de vendas por meio de aplicativos e redes sociais” (Idem). A estratégia do delivery de alimentos industrializados passou a ser usado para todos os serviços possíveis de admissão dessa modalidade. A literatura do campo em análise quase

nada registra sobre outras formas de delivery, inclusive o praticado durante a pandemia, mas as estatísticas do e-commerce.

Minjoro e Costa (2021, p.2) evidenciam que

o e-commerce então pode suprir a demanda enquanto as lojas físicas sofriam com as restrições impostas para proteger a população da proliferação da doença. Dadas as limitações, a sociedade se permitiu testar e explorar os serviços online, aproveitando a praticidade de consumir a qualquer hora usando computador ou celular, sem precisar sair de casa. Compras pela internet se tornaram essenciais, redes sociais estão ganhando cada vez mais força como ferramentas de negócio com alavancagens relevantes potencializadas pelo período de isolamento social, há uma evolução no uso de carteiras virtuais e novos meios de pagamentos como a ferramenta PIX, lançada no Brasil em 2020 (MINJORO, COSTA, 2021, p.2).

Quanto ao delivery no Brasil no período pandêmico, Minjoro e Costa (2021) registram que o brasileiro passa mais de 60% de seu tempo online, estatística que se ampliou durante a pandemia, o que conduz à reflexão de que o e-commerce se tornou mais forte no país. Evidenciam que

é importante ressaltar que nos últimos anos o e-commerce no Brasil vem colhendo números relevantes e um avanço constante. As empresas perceberam a ótima oportunidade para impactar novos consumidores distribuindo seus produtos e serviços por todo o país de forma mais eficiente, investindo em tecnologia e estrutura nos próprios sites ou com empresas parceiras. Em um país com dimensões continentais, esse canal de vendas tem se tornado cada vez mais essencial (MINJORO, COSTA, 2021, p.4).

Com o objetivo de comprovar o argumento da essencialidade do e-commerce e, consequentemente, do delivery no Brasil no período da pandemia, afirma-se que

de 2014 a 2019, a variação média da taxa de crescimento do e-commerce era de 21,3%, porém em 2020 a alavancagem foi praticamente 2 vezes maior do que em anos comuns, chegando a 40%. Até o 1º semestre de 2021, este número que já era alto, teve um aumento de 22%, batendo um número histórico de 1.594.927 milhões de lojas online. Não só o número de lojas cresceu, como também o faturamento que alcançou 53,4 bilhões de reais no 1º semestre de 2021, ultrapassando o faturamento anual do ano de 2018 (MINJORO, COSTA, 2021, p.18).

Silva (2021), em consonância com Minjoro e Costa (2021) evidencia que se percebe que há um crescimento de acesso a empresas por consumidores de redes sociais e que compram e vendem produtos em geral, citando o vestuário como exemplo. Bermeo (2021) registra que

empresas que não aderiram ao e-commerce ou a nenhuma outra estratégia para vendas com entrega em domicílio tiveram sua economia negativada. O número de usuários desses serviços aumentou, principalmente em relação a estabelecimentos considerados essenciais durante a pandemia, como é o caso dos hipermercados e supermercados, farmácias e produtos de higiene. Lojas de eletrodomésticos, vestuário e calçados também aderiram à nova modalidade de venda.

Em resumo, a maioria das pequenas e médias empresas seguiram a tendência do delivery de restaurantes e lanchonetes. Favorete e Pereira (2021) expressam e salientam a importância da adesão das empresas às redes e mídias sociais uma vez que cliente atendido e satisfeito com a qualidade do produto se torna fiel à empresa e disseminará boas informações sobre ela. Bianchin e Pagnussat (2022) afirmam que a inserção digital foi muito importante durante a pandemia e que quase 2/3 dos pequenos negócios passaram a vender online, a maioria recorrendo ao processo de entrega por meio do delivery.

Silva et al (2022) apontam fortes tendências de que o e-commerce continuar crescendo mesmo no período pós-pandemia já que une comodidade, praticidade e segurança, sem a necessidade de o consumidor sair de sua casa para as compras, uma vez que o serviço de delivery alavancou com o e-commerce.

3.3 O motofretismo

Motofretismo é a atividade remunerada de prestação de serviços para transporte de cargas pequenas. Empresas contratam o serviço para entrega de cargas mais reduzidas, embora frequentes, o que inclui, por exemplo, transporte de documentos (FONSECA, 2022). Motofretista é, portanto, o prestador de serviços neste cenário.

Andrade (2021) afirma que o motofretista também é conhecido como motoboy (garoto que entrega algo utilizando uma motocicleta). Esse profissional tem como instrumento de trabalho uma motocicleta, geralmente de baixa cilindrada, de 125 a 250 para realizar entregas de diversos materiais, de documentos a alimentos. Pode ser pessoa física ou jurídica, uma vez que se observem as disposições do CTB – Código de Trânsito Brasileiro. A profissão teve como origem a do office boy, mas, com a chegada da globalização, passou a incorporar múltiplas tarefas, se tornando versátil e essencial para diversas empresas. A globalização oficializou o serviço de delivery e, assim, possibilitou o crescimento do número de moto fretistas autônomos, contratados também por aplicativos, ou seja, houve a uberização do trabalho.

Historicamente, admite-se que as primeiras atividades de motofrete surgiram na Primeira Guerra Mundial, quando os americanos contavam com moto entregadores para a realização de entregas nas bases militares e frentes de batalha. No Brasil, essa profissão surgiu na década de 1980⁴. Atualmente, trata-se de atividade essencial em praticamente todo o ramo de comércio e serviços (ANDRADE, 2021).

Ainda segundo Andrade (2021), catalogou-se a profissão na Classificação Brasileira de Ocupações – CBO - nas seguintes ramificações:

trabalhadores de serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados; trabalhadores dos serviços; outros trabalhadores de serviços diretos; motociclistas e ciclistas de entregas rápidas”. Suas atividades consistem em coletar e entregar documentos, valores, mercadorias e encomendas; realizar serviço de cobrança, roteirizar entregas e coletas, localizar e conferir destinatários e endereços, emitir e coletar recibos de material transportado e preencher protocolos (BRASIL, 2020 apud ANDRADE, 2021, pp. 16-17).

Miranda (2017) apontou que o motofretismo permite encurtamento de tempo e de distância nas entregas, o que responde de forma direta a demanda de cidades que se tornam cada vez maiores e mais urbanizadas. Deixou de ser atividade informal e passou a ser profissionalizada. Atende empresas e indivíduos e tem tendência a crescer ainda mais no presente e no futuro.

Embora haja muitas vantagens quanto à prática do motofretismo, é importante considerar as desvantagens. Devido à delimitação do tema, apontam-se apenas algumas vantagens e desvantagens.

Segundo Torres, Nodares e Ribeiro (2019), no período de dez anos, entre 2007 e 2017, a frota de motocicletas cresceu 134% enquanto que a de automóveis 95,6%. A população aumentou 13%. Por ser de baixo custo e de tamanho reduzido, a motocicleta com no máximo 136cc se tornou mais popular e, assim, uma vantagem apresentada é de ter mais fluidez no trânsito. Regulamentada desde o fim da última década do século XX, passou a auxiliar no transporte coletivo de passageiros (nas médias e grandes cidades) bem como no motofretismo. O volume de acidentes com vítimas fatais ou não aumentou exponencialmente, o que é uma desvantagem da profissão: risco de morte no trânsito (TORRES, NODARI, RIBEIRO, 2019; GAIGHER ET AL, 2022).

⁴ Especificamente, no ano de 1984, quando o empresário Arturo Filosof, de Buenos Aires, fundou a Diskboy em São Paulo. Houve resistência dos clientes para aceitação do serviço, levando meses para uma primeira encomenda; todavia, em 1985 o serviço era amplamente conhecido e requisitado

Gaigher et al (2022) apontam a informalidade como uma das principais desvantagens do motofretismo. Santos (2017), todavia, registra que a carga e a sobrecarga de atividades aliadas às pressões física e mental, características dessa atividade, podem interferir na vida familiar do motofretista; a falta de expectativa do futuro e a insatisfação no trabalho podem exercer influências negativas, tudo o que foi acima citado colaborando para o risco de acidentes.

Andrade (2021) salienta como desvantagem a precarização da atividade motofretista, que inclui a terceirização sem preocupação com direitos trabalhistas o que, na maioria das vezes, não oferece suporte legal aos motociclistas.

Quanto às vantagens, Matos (2008) aponta, principalmente, o fato de trabalhar por conta própria e no horário desejado bem como poder atender mais de uma empresa. Além dessas, a rapidez do atendimento ao público é outra vantagem apontada, uma vez que a motocicleta permite acesso mais rápido no trânsito.

Como se percebe, embora haja vantagens na atividade do motofretismo, as desvantagens se destacam porque conduzem, de forma direta ou indireta, ao acidente no trânsito.

3.4 Importância do motofretismo na economia brasileira durante a pandemia de covid-19

Desde o início do isolamento profilático para a contenção da covid-19 no Brasil, o motofretismo prevaleceu. Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021) registram que esse atendimento de delivery se tornou presente na vida de todos os brasileiros, de pequenas cidades a grandes metrópoles entregando desde alimentos a medicamentos. Foi esse setor de serviços que manteve a população em quarentena, o cenário da uberização se tornando essencial para essa manutenção.

Ainda segundo Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021), considerando-se dados do Instituto Locomotiva⁵, as plataformas de transporte e de entrega no Brasil tinham cerca de 5,5 milhões de pessoas cadastradas, mas, em 2020, pode ter ocorrido multiplicação desse número, principalmente devido à crise econômica e social promovida pela pandemia⁶. Os autores registram que houve um aumento de 39,2% de condutores de motocicletas entre primeiro semestre de 2016 e primeiro semestre de 2020, dados que, embora não afirmem que todas elas

⁵ Empresa que gerencia dados diversos. Situa-se em São Paulo.

⁶ Autores afirmam que até então não havia estatísticas sobre o tema.

tenham sido usadas para o serviço de delivery, apontam para o crescimento da modalidade na última década⁷.

Manzano e Krein (2020) registram que não é fácil mensurar dados sobre os trabalhadores de delivery no Brasil, mas é possível, a partir das estatísticas oficiais disponibilizadas por institutos de pesquisa, observar que a uberização inclui condutores de automóveis, táxis e caminhonetes e de motocicletas (considerando o banco de dados da PNAD-Contínua). Os motoboys são admitidos na maioria das vezes como entregadores de mercadorias e atendem principalmente restaurantes e farmácias.

Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021) afirmam que há uma conexão entre os usuários e os motofretistas, o que ocorre por meio de empresas-aplicativo. Essas empresas transferem riscos e custos para os trabalhadores disponíveis para o trabalho. Elas estabelecem e administram regras de prestação de serviço e porcentagem de pagamento devida ao trabalhador. Esse processo de uberização remunera o trabalhador na medida exata em que eles exercem suas atividades. A mesma informação já era registrada por Abílio (2017) que salientava que as empresas-aplicativo se firmavam no mercado como elo entre consumidores e trabalhadores microempreendedoras, para que o processo ocorresse. Assim, a empresa recebe o valor do frete e passa comissão para o fretista por atuar como mediador.

Andrade (2021, p.15) aponta o motofretista como o profissional que mais atendeu às demandas de delivery durante a pandemia, mesmo trabalhando com precariedade e sem apoio jurídico. Compreendendo que ele está incluso no sistema de uberização, a autora salienta que, além de oferecer serviços para empresas-aplicativo, também atuou naquelas que não aderiram ao mundo digital bem como a pessoas jurídicas. Pode ser encontrado em todas as partes das cidades e centros urbanos, criando “a verdadeira logística do século XXI”, sendo o responsável “por manter a atividade produtiva em movimento”. A autora ainda registra que, embora a maioria dos motofretistas sejam autônomos e trabalhem precariamente, há aqueles que são regulamentados e contratados por empresas. Neste caso, são regidos pela Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009⁸ que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais de transporte de

⁷ Dados obtidos pelos autores a partir de (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua PNAD Contínua).

⁸ Dispõe sobre regras de serviço de transporte remunerado de mercadorias, estabelece regras gerais e dá outras providências (BRASIL, 2009). Os artigos de destaque da Lei são: Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário: I - ter completado 21 (vinte e um) anos; II - possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria; III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran; IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran

passageiros (mototaxista), e as entregas de mercadoria em serviço comunitário de rua e motoboy ou motofretista. Esta lei altera a Lei Nº 9503, de 23 de setembro de 1997.

Andrade (2021) apresenta como principais aplicativos de delivery usados por motofretistas : Ifood (entrega de comida, líder em vendas na América Latina); Uber Eats , (serviço de entregas de comida que fazia parte originalmente dos serviços de entrega da Uber até se transformar em serviço autônomo); Rappi (empresa de origem colombiana que atua em diversos países como Argentina, Brasil, Chile, Equador, México, Peru, Costa Rica e Uruguai e entrega todo tipo de mercadoria) e Bee Delivery, (a empresa faz parte da categoria de aplicativos focados na entrega do produto conectando empresas aos entregadores cadastrados). Mais recentemente, foi lançado em abril de 2020 um novo aplicativo de entrega, O Ifeira, especializado na entrega de produtos de supermercado o qual é exclusivo à capital potiguar, o Ifeira é desenvolvido pelo Instituto Metrópole Digital – IMD - que é uma Unidade Acadêmica Especializada da Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Andrade (2021) evidencia que a profissão de motofretista não exige formação específica bem como nenhuma ou qualquer formação, o que permitiu o aumento considerável de profissionais, principalmente devido à Covid-19, crise que aumentou o desemprego já existente.

Gaigher et al (2022) registram que motofretistas são profissionais diferentes de mototaxistas, que atuam na rede de transporte individual de passageiros. Motofretistas representam a maior parte dos profissionais que trabalham como motocicletas.

Outro setor que representou avanço econômico durante a pandemia de covid-19 foi a venda de motocicletas. Chegou a faltar motocicletas no mercado e houve inclusive aumento de vendas online. Algumas empresas entregaram o produto em domicílio. Devido à escassez do produto e de peças para manutenção, os índices de venda, todavia, caíram um pouco em relação ao ano anterior. (REIS, 2020) informa que o emplacamento de motos, entre janeiro e maio de 2021 aumentou quase 35% a mais em comparação como o mesmo período de 2020. Ocorreram filas de espera com duração de até quatro meses.

Concluindo, o motofretismo foi uma das estratégias essenciais que manteve a economia brasileira em dinâmica , mesmo havendo precariedade no serviço e na profissão.

3.5 Precarização nas atividades de motofretismo

Andrade (2021) afirma que em países onde há elevadas taxas de desemprego, como o Brasil, a informalidade se torna comum e, na maioria das vezes, as condições de trabalho são

bastante precárias. Os trabalhadores, devido ao receio de ficarem desempregados, aceitam o trabalho mesmo que inseguro e admitem a sua precariedade. A precarização do trabalho pode se apresentar pela perda de direitos trabalhistas bem como pela falta de regulamentação. A terceirização e a legalização de trabalho temporário e também a renda reduzida são características da precarização do trabalho.

Andrade (2021) destaca que a precarização do trabalho pode ocorrer a partir de relações contratuais que incluem inovação nos contratos e perda de direitos e informalização, relações entre pessoas e empresas que produzam a perda da identidade coletiva, desvalorização e exclusão, exposição de riscos e salubridade, formas de autogerenciamento que sobrecarreguem o trabalhador e de organizações de trabalho que não beneficiem o trabalhador. Ocorre nos campos laboral, social e político, a precariedade deve ser sempre combatida e, segundo Feitosa e Montenegro (2015), é fenômeno que ocorre em todos os países e em todos os campos das atividades humanas.

No caso dos motoboys, a situação não é diferente. Há um aumento da vulnerabilidade em torno desses profissionais principalmente devida à demanda cada vez maior por produtividade. Há desgaste físico e psíquico promovida pelas longas jornadas de trabalho, riscos de acidentes no trânsito causados por pressão exercida para a rapidez das entregas. Em resumo, o motofretista vive diante do risco.

Abílio (2019) expõe que, quanto à uberização dos motofretistas, a precarização se dá como uma forma de se dispersar o trabalho, mas mantendo o controle sobre ele. Motofretista é trabalhador auto gerente-subordinado, não contratado, sem direitos e garantias, custeando seu próprio trabalho e aderido às plataformas digitais. O trabalhador deve estar sempre disponível principalmente devido ao fato de ser remunerado pela demanda.

Dentro do contexto acima, os motofretistas, em busca de renda maior, praticam carga horária elevada, se distanciam das famílias, perdem o direito ao lazer, têm a saúde comprometida, correm risco de acidentes graves muitas vezes com óbitos ou lesões muito graves, entre outros problemas. Com relação à pandemia, enfrentaram o vírus mortal, conforme afirma Cannas (2021).

Tinoco e Conceição (2020) registram que os entregadores de aplicativo que usam as motocicletas vivem situações perigosas e, por não possuírem vínculo empregatício, os motofretistas se encontram desprotegidos em caso de quaisquer sinistros. Os autores evidenciam que o adicional assegurado de 30% no salário conforme a CLT – Consolidação das Leis do Trabalho - à profissão não é cogitado pelas empresas e é desconhecido dos profissionais.

Busca-se avaliar se, após a pandemia, essas condições precárias serão atenuadas ou extintas já que foram os motofretistas que foram os que permitiram a sobrevivência das comunidades isoladas preventivamente enquanto eles desafiavam a covid-19.

3.6 Motofretismo após a pandemia

A pandemia de covid-19 deixou marcas profundas em termos globais: em todos os continentes, não apenas os hábitos de higiene se modificaram, mas também o comportamento social e econômico. Dentro desse cenário a questão do delivery (especialmente entregas individuais de produtos) manter-se-á.

Rodrigues et al (2022) afirmam que, devido à desregulamentação do ambiente de negócios, principalmente no setor de transporte e de logística, aplicada no período da pandemia, a abordagem de entrega individual para cada cliente tem tendência a se manter.

Expressam os autores que o delivery individual

possui como vantagem o controle, a capacidade de mudar rapidamente para as direções de transporte mais relevantes, já o contratado ocorre problemas nestas partes, no entanto auxiliam quando a demanda está alta. Além disso, a frota própria de veículos permite prestar um serviço de alta qualidade aos clientes, pois controle total do processo de entrega é fornecido. Um bom planejamento logístico bem coordenado permite a entrega a um custo mínimo. Todas as rotas de tráfego são monitoradas por operadores de serviço de despacho que mantêm comunicação constante com os condutores (RODRIGUES ET AL, 2022, p.7).

Esta forma de delivery pode ser tanto própria quanto terceirizada e só se torna possível para empresas que se adaptaram às estratégias utilizadas durante a pandemia e à adoção de novas e corretas tecnologias. As empresas se afastam da zona de conforto e caminham junto à inovação do mercado.

Medeiros et al (2022, p.2) utilizam argumentos fortes para garantirem a manutenção do motofretismo após a pandemia de covid-19. Segundo estes autores,

Moldado em decorrência dos novos padrões de gastos e imposições do consumidor, o setor varejista tem se aliado às evoluções tecnológicas e digitalizado os formatos de vendas. Se antigamente a procura por produtos estava associada a ida até os estabelecimentos, com a finalidade única de suprir necessidades básicas, na atualidade, as compras têm um caráter impulsivo, prazeroso e emergencial. Conforme apurado pelo Capterra (2022), plataforma de comparação de softwares do grupo Gartnero, o nível de satisfação com a loja e a escolha de um fornecedor são influenciados, para 56% dos clientes, pelo serviço de entrega e 64% pelo tempo de entrega (MEDEIROS ET AL ,2022, pP.2).

Medeiros et al (2022) registram que a pandemia salientou a essencialidade do motofretismo e, devido a isto, o delivery por motocicleta tem tendência de se manter, mas precisa de regulamentação e mitigação de riscos para o profissional. A tendência de manutenção já modifica o mercado de vendas de motocicletas. Os autores citados apontam um aumento significativo na venda das motocicletas e citam que, na cidade de São Paulo, entre março de 2020 e fevereiro de 2021, houve um aumento de 220 mil para 305 mil unidades. Só no varejo, foram comercializadas 915.157 motos em todo o ano de 2020 e 1.156.004 em 2021. Esta dinâmica de vendas também ocorreu e ainda ocorre na maioria das cidades brasileiras, o que comprova a tendência de manutenção do motofrete após a pandemia.

Massa (2022) ressalta que houve uma ascensão de uso das plataformas digitais de delivery e registra que o segmento alimentício é o que mais se sobressai. Estatisticamente, segundo o autor, já se contabilizam mais de 250 aplicativos de delivery que incluem, além do setor de alimentos, os pet shops, as farmácias e outros serviços de conveniência ao cliente. Ainda há o temor de exposição ao vírus e, da mesma forma, houve uma adequação dos brasileiros para aceitação da comodidade do delivery. O autor expõe que diante da aceitação em massa dos serviços de delivery e da concorrência com gigantes do campo (tal como o IFood), as empresas estão se reorganizando e buscando estratégias para a avaliação do cliente, entre elas, a rapidez da entrega e a qualidade do serviço. Entre as medidas de qualidade, se encaixam aquelas nas quais a sustentabilidade está presente, o que evidencia a necessidade de tratar os motofretistas, agora visto como essenciais na sociedade, com dignidade e atenção.

Temer (2022) concluiu em sua pesquisa que há a certeza de que a maioria das pessoas vão continuar utilizando as plataformas de delivery, o que faz inferir que o motofretismo vai se manter forte no Brasil.

Seguem, abaixo, os resultados deste estudo e suas respectivas discussões.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Postou-se nas redes sociais um questionário online, entre 27/02/23 e 03/03/23 e 52 (cinquenta e duas) pessoas o preencheram. O questionário foi dividido em cinco partes, a saber, dados pessoais, posse da motocicleta, satisfação com o trabalho, opinião geral sobre o trabalho e informações quanto à questão da pandemia de covid-19. No total foram 18 questões a serem respondidas.

Os dados pessoais envolviam a identidade do respondente (apenas as iniciais dos nomes), gênero, idade, renda mensal, situação trabalhista e tempo de profissão.

Quanto à identidade, houve quem não quisesse colocar até mesmo as iniciais. O argumento era receio de que suas respostas pudessem trazer problemas profissionais. Muitos dos respondentes entraram em contato para expor este detalhe importante.

Quanto ao gênero, todos os respondentes se disseram do gênero masculino. Constatou-se que as atividades do motofretismo são tendenciosas para o mundo masculino. Couto (2022), entretanto, afirma que há mulheres motofretistas e entre as queixas por elas apresentadas, pode-se citar:

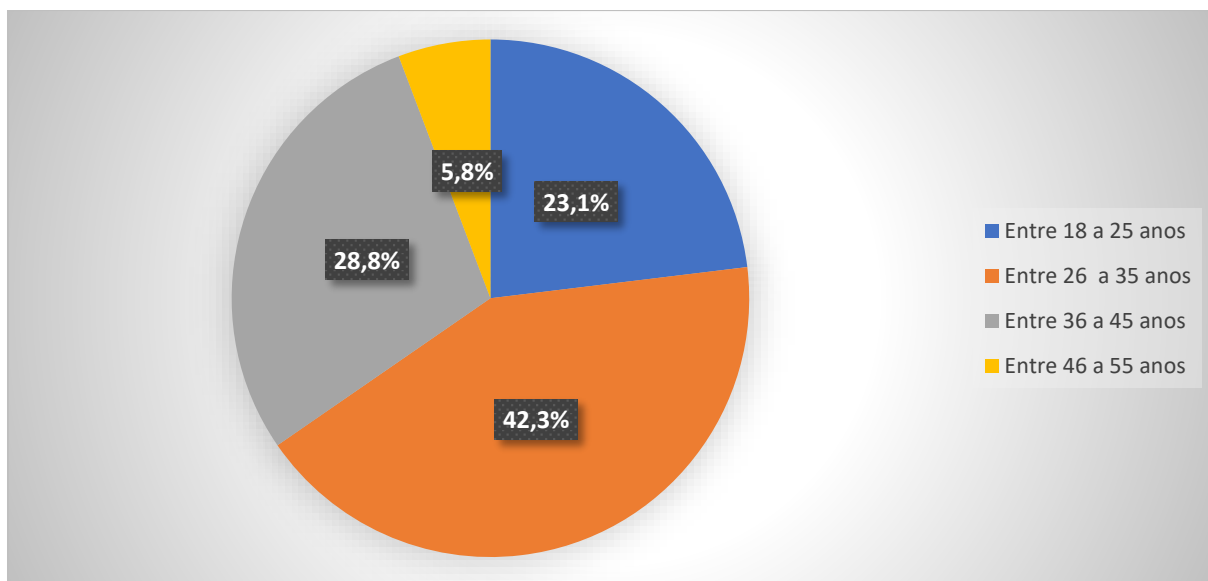
- Práticas cotidianas de cuidar da casa e dos filhos, havendo a necessidade de dividir o tempo entre as duas, a primeira tomando grande fração do tempo. Empresas veem isto como pretexto para a não contratação;
- Modelos de moto que nem sempre se adequam à anatomia feminina entregadora de produtos;
- Preconceitos variados vinculados às mulheres, assédios, descrédito e controle constante;
- Não aceitação da empresa e do cliente da identidade motogirl.

Oliveira et al (2019) registraram em sua pesquisa que o motofretismo é majoritariamente masculino. Couto (2022) esclarece em sua pesquisa que a maioria das motogirls no Brasil começaram a trabalhar em 2020, início do período pandêmico, na busca de renda extra para manutenção de suas famílias. Diante dos problemas que toda mulher

trabalhadora enfrenta no país, citados por Couto (2022) , concorda-se com o resultado do estudo e compreende-se a falta de dados no quesito gênero neste estudo.

O terceiro questionamento era a respeito da faixa etária dos respondentes. A maioria estava na faixa de 26 a 45 anos, totalizando 72,1% da amostra. Vinte e dois respondentes (42,3%) se encontravam na faixa entre 26 e 35 anos enquanto que 15 pessoas (28,8%) na faixa de 36 a 45 anos. Seguem 12 (23%) dos respondentes com idade entre 18 e 25 anos e e três pessoas (6%) com idades entre 46 e 55 anos. Resume-se que a grande maioria dos motofretistas têm idade entre 26 e 45 anos, havendo predominância entre aqueles que possuem idades entre 26 e 35 anos. Os resultados estão de acordo com Abílio et al (2020) que afirmam que a idade preponderante dos entregadores está entre 25 e 44 anos e também em consonância com Oliveira et al (2019) que registram que a maioria dos entregadores têm idade inferior a 40 anos. Os dados se encontram plotados no gráfico 1, abaixo.

Gráfico 1
Faixa Etária dos Respondentes

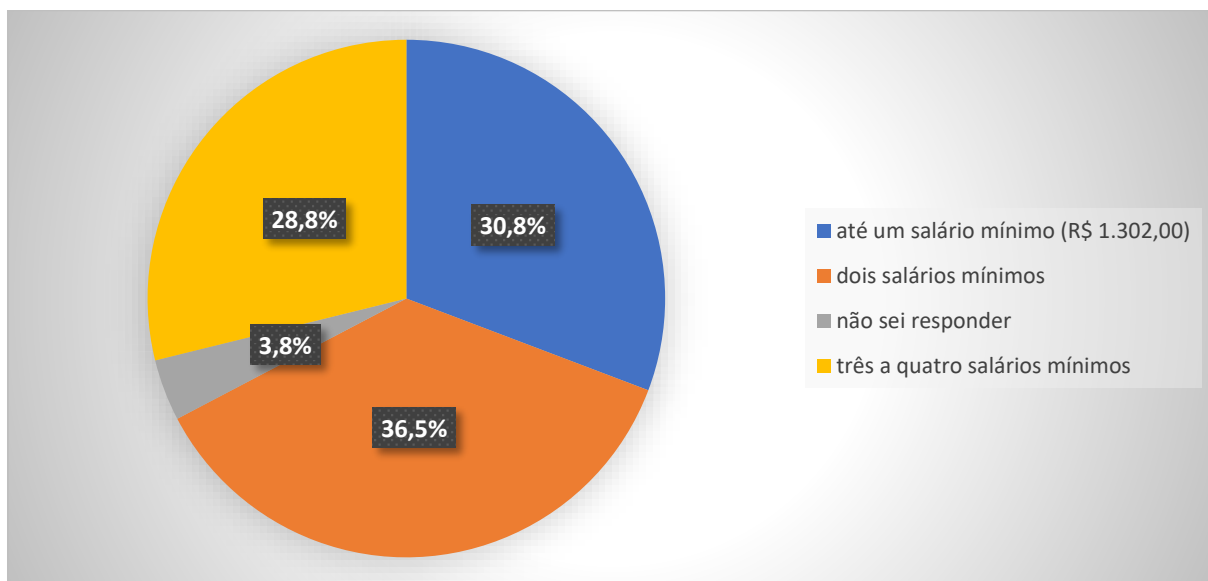


Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O quarto questionamento era a respeito da renda mensal dos motofretistas. A maioria dos respondentes (19 – 37%) afirmaram receber até dois salários mínimos, seguidos daqueles que recebem até um salário (16 – 31%). Quinze motofretistas (29%) afirmam receber de 3 a 4 salários mínimos enquanto apenas 2 (4%) não sabiam informar sua renda. Assim, conclui-se que 68% (35 respondentes) se situam na faixa de renda mensal entre um e dois salários mínimos. Os dados entram em consonância com os de Oliveira et al (2019) que registram que

a remuneração média fica entre 1 e 4 salários mínimos. Os dados se encontram plotados no gráfico 2, abaixo.

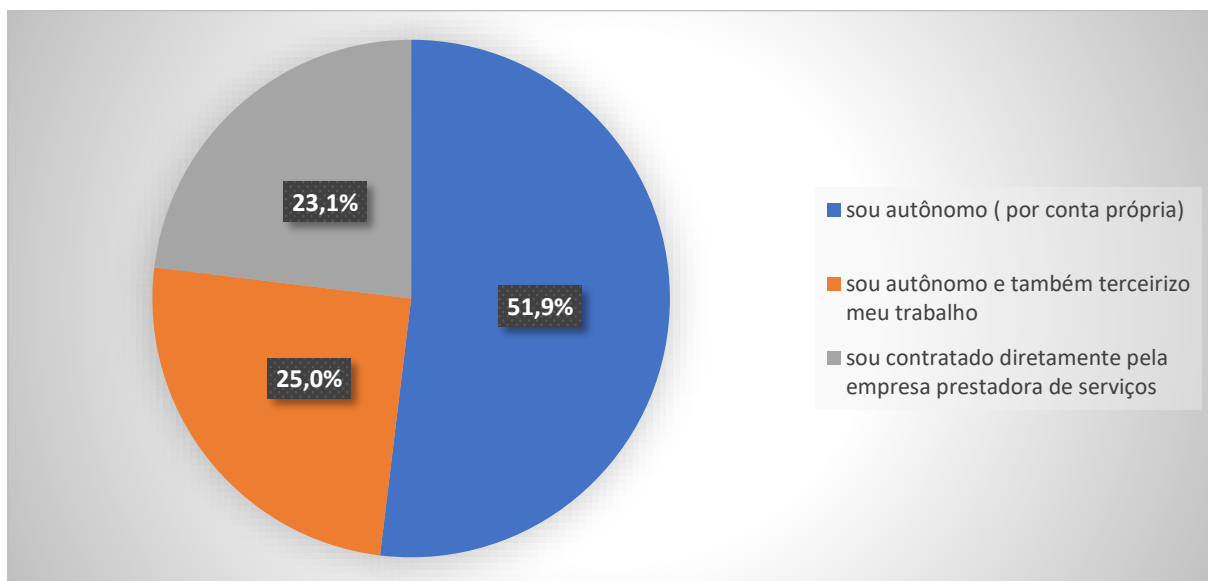
Gráfico 2
Renda Mensal dos Respondentes



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O quinto questionamento dizia respeito à situação trabalhista do respondente. Quarenta e duas pessoas (77%) afirmaram ser autônomos (trabalhavam por conta própria), entre os quais 13 (25%) registram que também terceirizam seu trabalho. Doze respondentes (23%) afirmaram que são contratados por empresas prestadoras de serviço. Conclui-se que a grande maioria dos motofretistas trabalham por conta própria. Os resultados estão de acordo com os encontrados por Andrade (2021, p.10) que afirma que tem crescido “o número de motofretistas autônomos que oferecem seus serviços, seja diretamente para as empresas seja para aplicativos que fazem a intermediação dos mesmos e o cliente, em um fenômeno denominado como uberização do trabalho”. Os dados se encontram plotados no gráfico 3, abaixo.

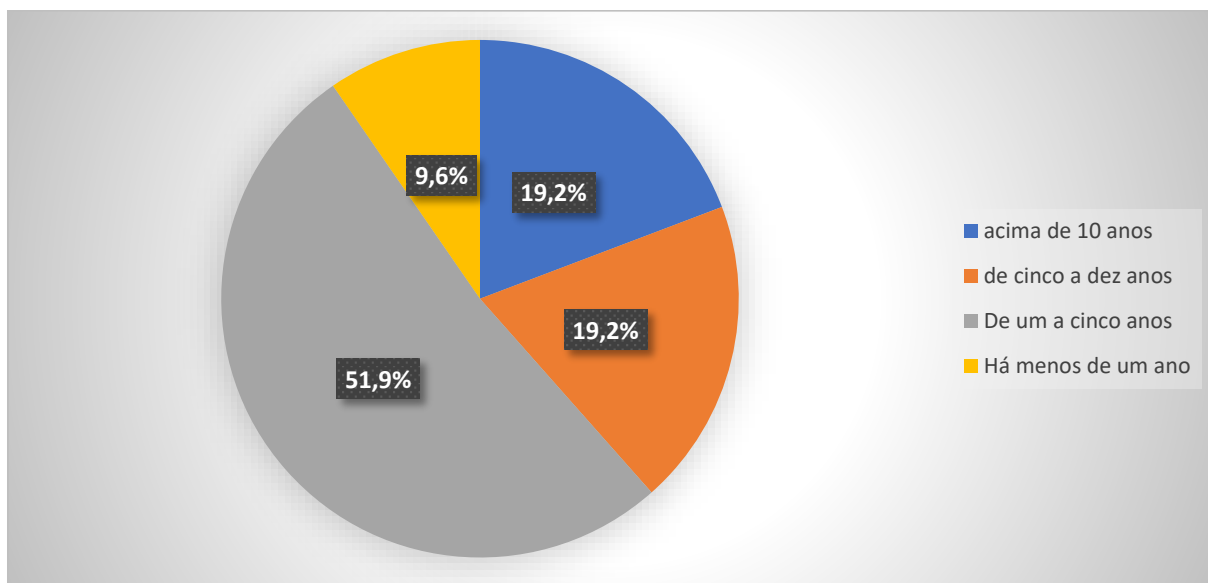
Gráfico 3
Situação Trabalhista dos Respondentes



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O sexto questionamento dizia respeito ao tempo de profissão do respondente. Vinte e sete pessoas responderam que trabalham neste campo entre um e cinco anos e cinco (10%) a menos de um ano. Dez responderam que trabalham nesta profissão entre cinco e dez anos e outros dez acima de dez anos. Resume-se que o período da covid-19 influenciou a atividade do motofretismo uma vez que 32 pessoas (62%) estão nessa profissão de há menos de um ano até cinco anos. Os resultados estão em consonância com os de Andrade (2021) , a saber, em média aritmética, de quatro anos e meio, sendo que o menor tempo é de um ano e meio e o maior é de oito anos ou mais. Pode-se considerar que eles também estão de acordo com os encontrados por Mascarenhas (2017) que registra 34% dos motofretistas se encontram na faixa de três a seis anos de profissão. O fato de haver dez respondentes com dez ou mais anos de profissão conduz ao encontrado por Mascarenhas (2017) que aponta que há fidelização e bom vínculo do cliente com o motofretista. Os dados estão plotados no gráfico 4, abaixo.

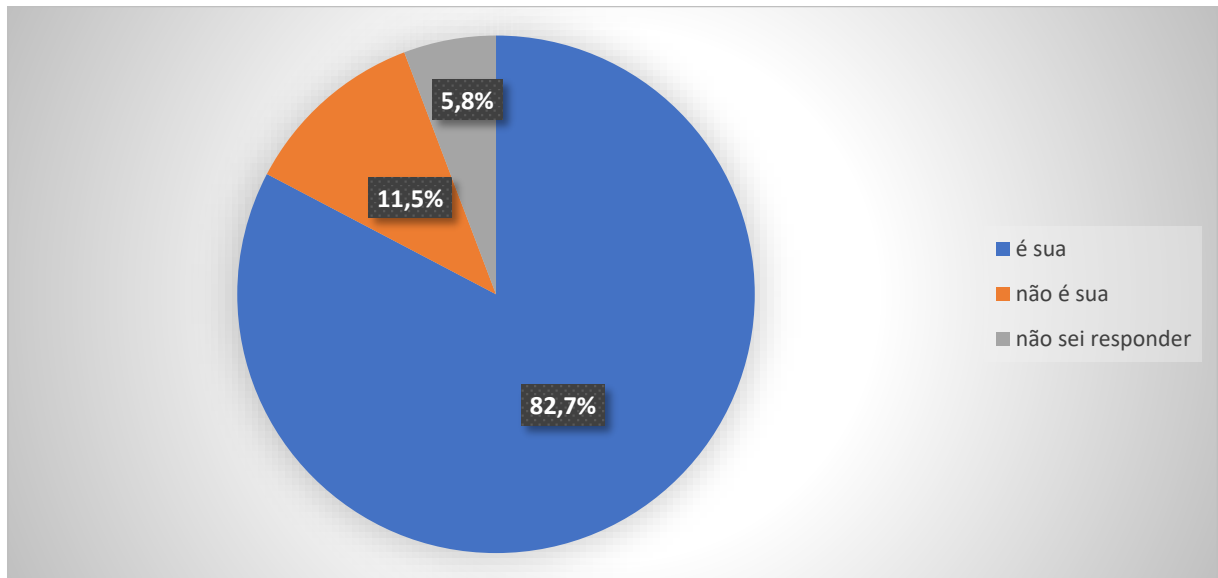
Gráfico 4
Tempo de Profissão dos Respondentes



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O sétimo questionamento dizia respeito à posse da motocicleta. Quarenta e três pessoas (83%) afirmam ser proprietárias de seu veículo enquanto seis (12%) afirmam não ser donas dele. Três (6%) não souberam responder. Os resultados confirmam os apontamentos de Reis (2020) que afirma que o aumento na venda de motocicletas é realidade no Brasil, havendo filas de espera. Também estão em consonância com os dados obtidos por Medeiros et al (2022) que registram que o delivery por motocicleta tem tendência a se manter e o mercado de motocicletas tem estatísticas cada vez mais crescentes. Os dados estão disponíveis no gráfico 5, abaixo.

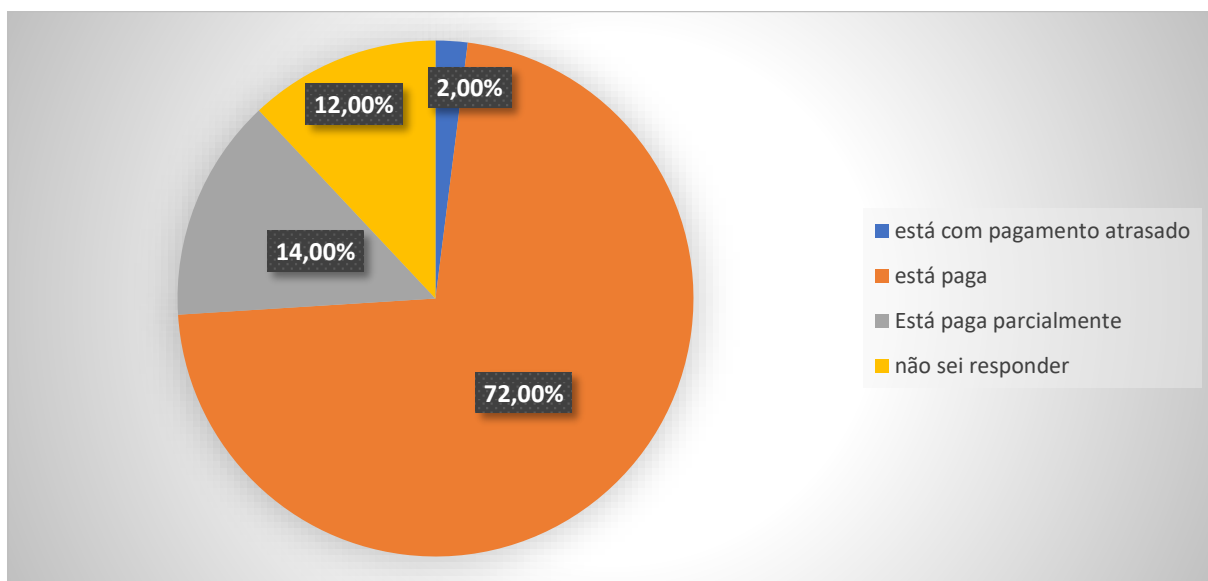
Gráfico 5
Posse da Motocicleta



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O oitavo questionamento dizia respeito à situação do veículo em caso de ser da propriedade do respondente. Trinta e seis pessoas (72%) estavam com a motocicleta paga enquanto que sete (14%) estava com ela parcialmente paga. Uma pessoa (2%) estava com pagamento atrasado e seis (12%) não souberam responder. Esses dados também estão em consonância com Reis (2020) e Medeiros et al (2022), citados no sétimo questionamento. Informam Gaigher et al (2022) que a frota de motocicletas cresceu exponencialmente no país. Os dados estão plotados no gráfico 6, abaixo.

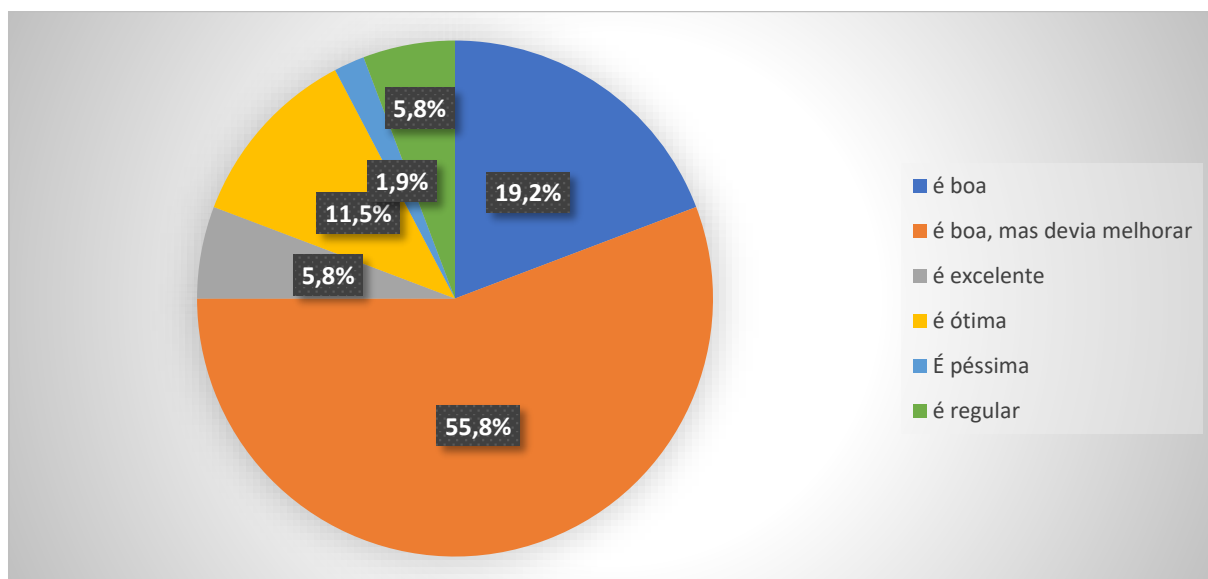
Gráfico 6
Situação do Veículo



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O nono questionamento dizia respeito à satisfação no trabalho quanto à renda. Vinte e nove pessoas (56%) afirmam que a renda é boa, mas poderia ser melhor enquanto que dezenove (20%) declararam que trata-se de uma boa renda. Três (6%) afirmaram que a renda é regular e três (6%) que é excelente. Seis pessoas (12%) consideram a renda ótima e apenas uma pessoa (2%) afirmou que a renda é péssima. Miranda (2017) afirmou que a renda dos motoboys ainda é alta quando comparada com a de outras profissões que exijam pouca escolaridade e há satisfação desses profissionais nesse quesito. Os dados se encontram plotados no gráfico 7 abaixo.

Gráfico 7
Satisfação com o Trabalho Quanto à Renda

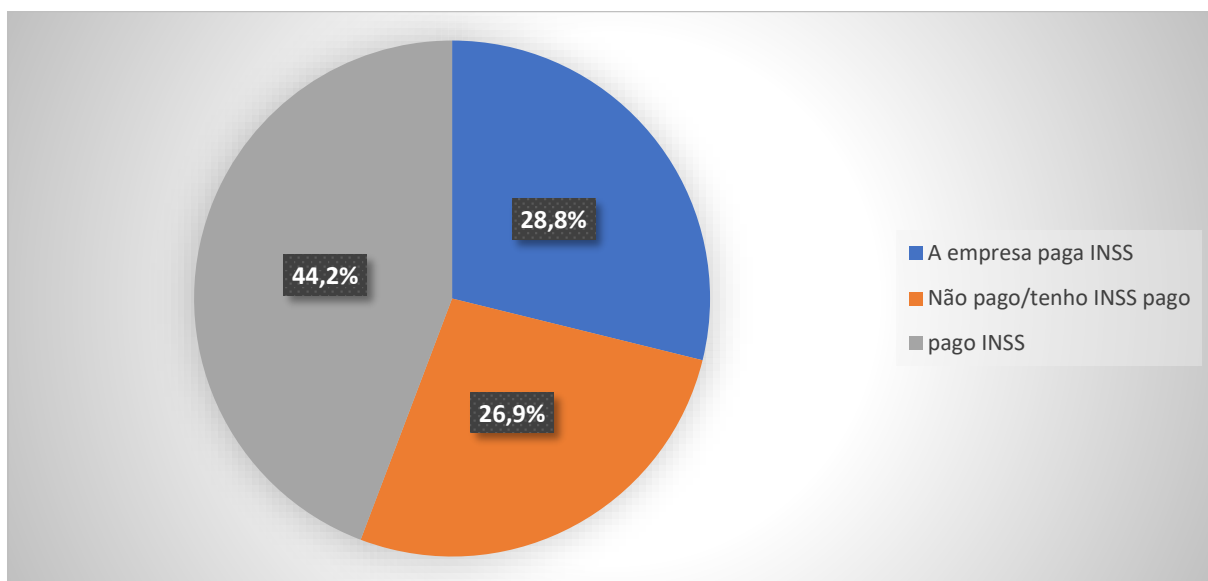


Fonte: dados obtidos a partir de documento online

Quanto aos benefícios trabalhistas, buscou-se saber sobre o pagamento do INSS – Instituto Nacional do Seguro Social, do FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, auxílio creche, vale alimentação, assistências médica e odontológica e seguro de vida.

O décimo questionamento dizia respeito ao pagamento do INSS. Vinte e três pessoas pagam o INSS (44,2%), quatorze (27%) não pagam ou têm INSS pago e, por fim, 15 (29%) tem o INSS pago pela empresa. Os resultados estão de acordo com os encontrados por Andrade (2021, p.37) que afirma que há a “fragilidade da categoria em relação aos direitos básicos previdenciários e trabalhistas, a falta de representatividade e a precarização quanto à regularidade da profissão”. Na pesquisa de Andrade (2021), só pagavam o INSS os autônomos que se designavam como MEI – Micro Empreendedor Individual. Os dados se encontram plotados no gráfico 8, abaixo.

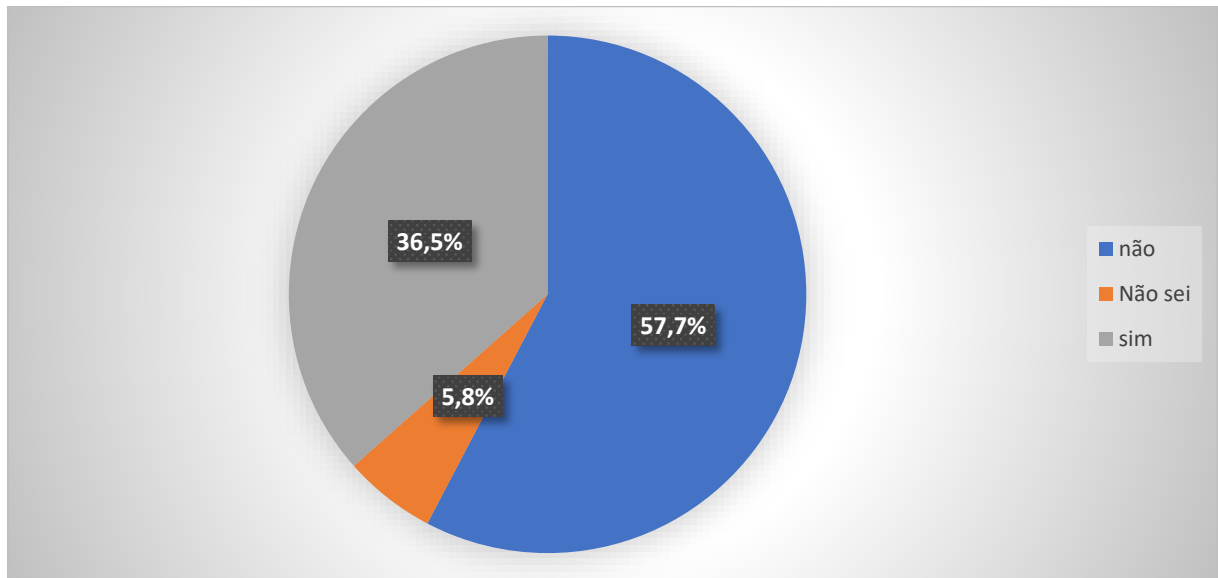
Gráfico 8
Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas - INSS



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O décimo-primeiro questionamento dizia respeito ao pagamento do FGTS. Trinta pessoas (58%) não tinham direito ao FGTS pago contra 19 (36,5%) com esse direito garantido. Três pessoas (6%) não souberam responder. Novamente, os resultados nos remetem a Andrade (2021) que expõe as mazelas advindas da precariedade do trabalho no campo jurídico e trabalhista. Sem carteira assinada, o FGTS deixa de ser recolhido. Os dados se encontram plotados no gráfico 9, abaixo.

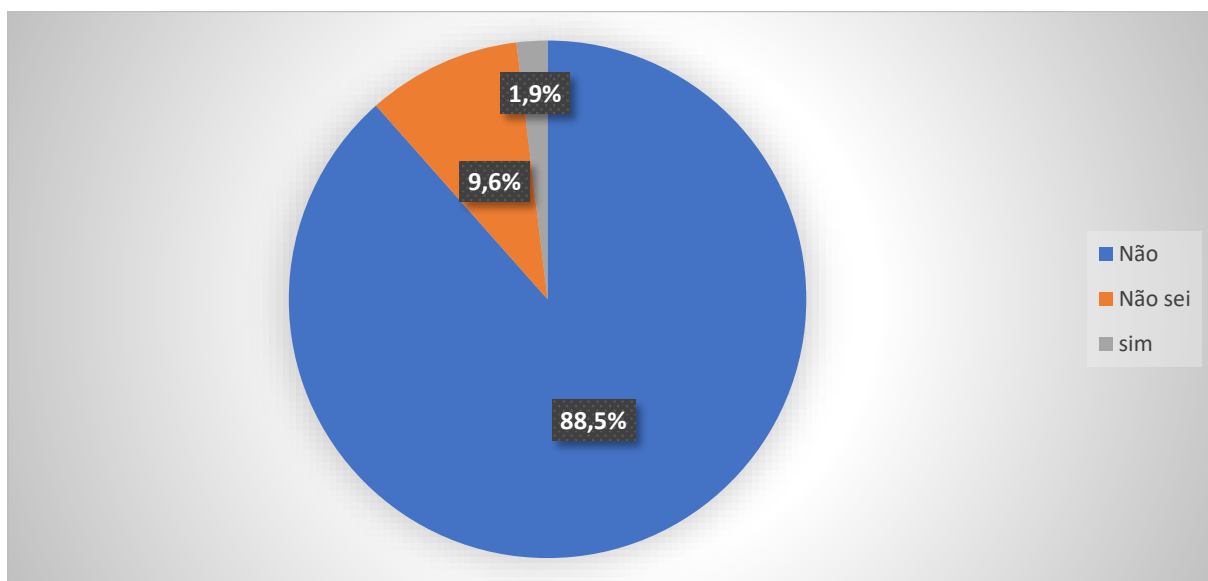
Gráfico 9
Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas - FGTS



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O décimo-segundo questionamento dizia respeito ao direito ao auxílio-creche. Quarenta e seis pessoas (88%) não gozavam deste direito. Uma pessoa (2%) afirmou ter o auxílio-creche enquanto que cinco (10%) não sabiam responder. Pode-se inferir que este possa ser um dos motivos pela raridade das *motogirls* indicada por Couto (2022) uma vez que, se são mães, precisariam deste auxílio para manutenção de suas crianças em creches e escolas. Os dados se encontram plotados no gráfico 10, abaixo.

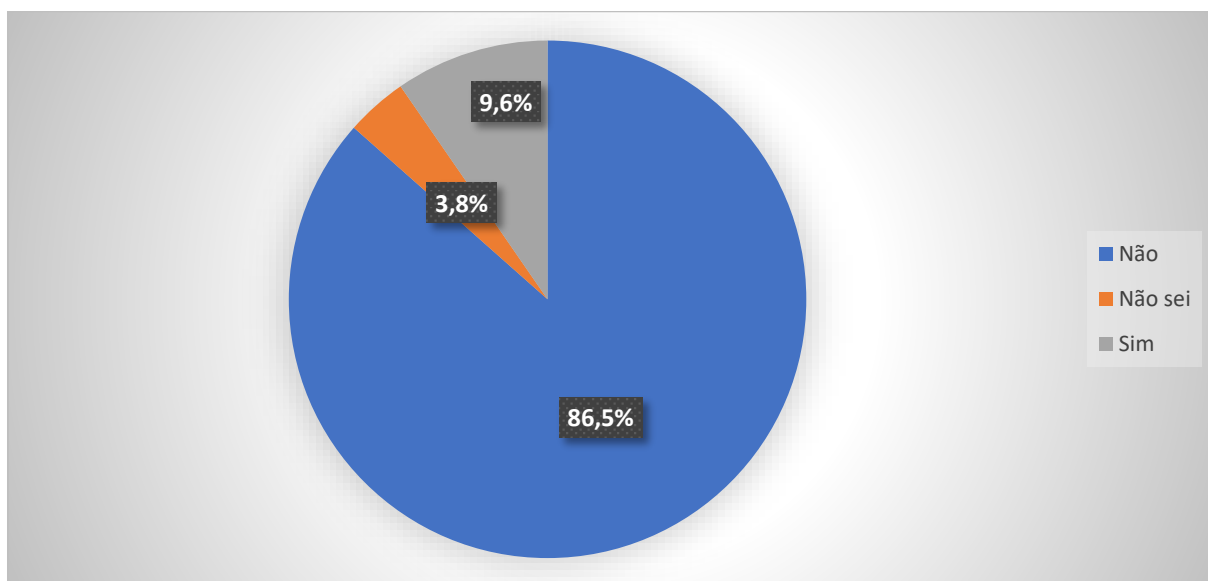
Gráfico 10
Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Auxílio Creche



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O décimo-terceiro questionamento dizia respeito ao direito do vale alimentação. Quarenta e cinco pessoas (87%) não gozavam deste direito. Duas (4%) afirmaram não saber responder enquanto que cinco (10%) disseram recebê-lo. Esse grande número de profissionais sem direitos variados promulgados por lei leva à análise da precariedade da uberização e do trabalho informal uma vez que a falta de proteção e segurança social permite ao profissional uma fragilidade não apenas social, mas também profissional. Direitos devem ser iguais para todos, de acordo com a Constituição de 1988, em sua determinação dos princípios de igualdade e de dignidade (ANDRADE, 2021). Os dados se encontram plotados no gráfico 11, abaixo.

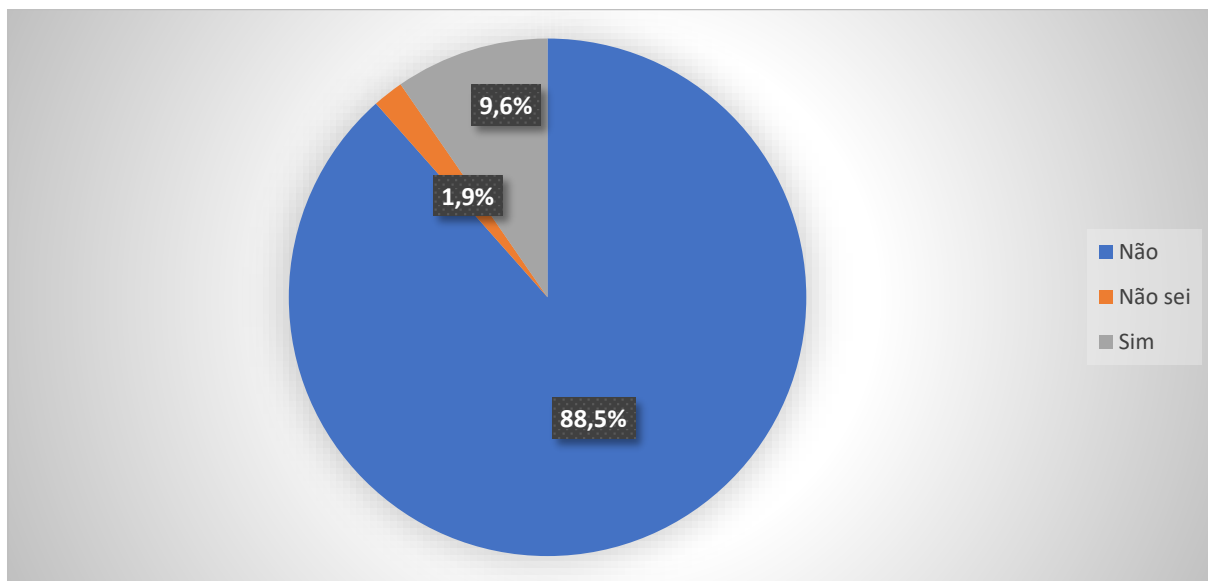
Gráfico 11
Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Vale Alimentação



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O décimo-quarto questionamento dizia respeito ao direito à assistência médica. Quarenta e seis pessoas (88%) negaram este tipo de assistência enquanto que cinco (10%) afirmaram este direito. Uma pessoa (2%) não soube responder. Este é um tema importantíssimo quando se analisa a precariedade e os riscos no trabalho do motofretismo. Oliveira et al (2019) registram a grave estatística de acidentes que ocorrem com motociclistas no país, promovendo óbitos e lesões sérias. O seguro saúde solucionaria muitos dos gastos com clínicas e hospitais que tantas vezes surgem de imprevisto. A ausência do plano de saúde é temerosa nesta profissão porque, pela pressão imposta por empresa e cliente, o risco de acidentes aumenta cada vez mais. Abílio et al (2020) alertam que são os motofretistas que enfrentam o desafio do trânsito, da chuva e do calor forte e outras circunstâncias, colocando sua vida em risco em prol de seu trabalho. Gaigher et al (2022) afirmam que a motocicleta é o automóvel que mais se salienta nas estatísticas de acidentes levando à morte ou a lesões permanentes seu condutor. Assim, a negação da assistência médica se torna muito grave no quadro desta profissão. Os dados se encontram plotados no gráfico 12, abaixo.

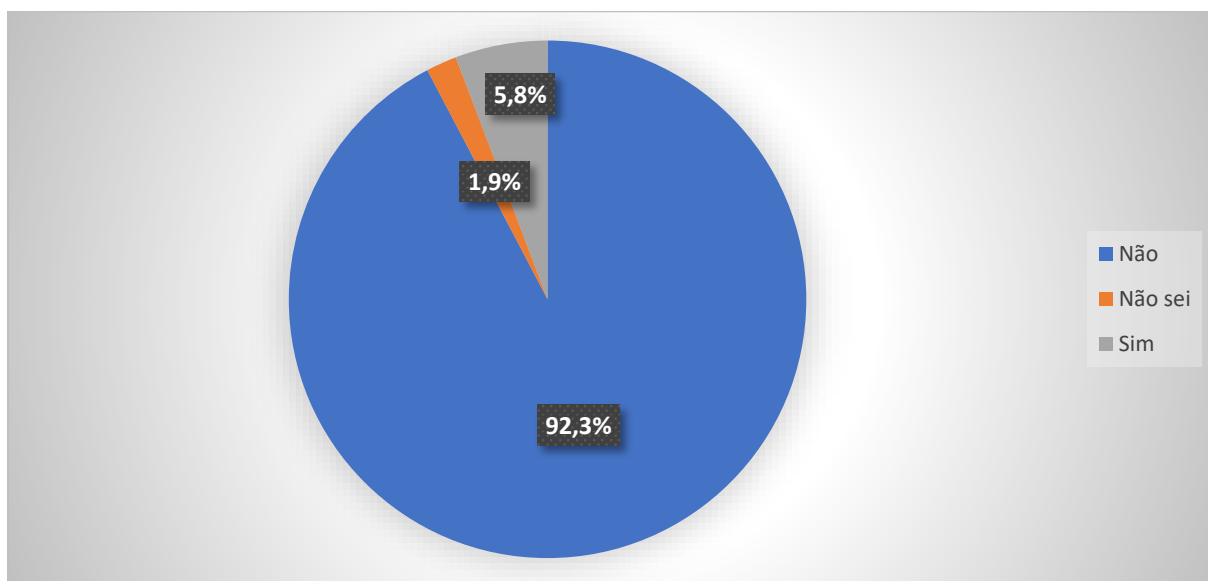
Gráfico 12
Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Assistência Médica



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O décimo-quinto questionamento dizia respeito ao direito da assistência odontológica. Quarenta e oito pessoas (92%) negaram ter este auxílio enquanto que três (6%) afirmaram tê-lo. Uma pessoa (2%) não soube responder. Inserem-se aqui os mesmos dados do tema anterior, visto que nos acidentes, a perda dos dentes faz parte das lesões graves que o motofretista pode vir a ter (GAIGHER ET AL, 2022). Os dados se encontram plotados no gráfico 13, abaixo.

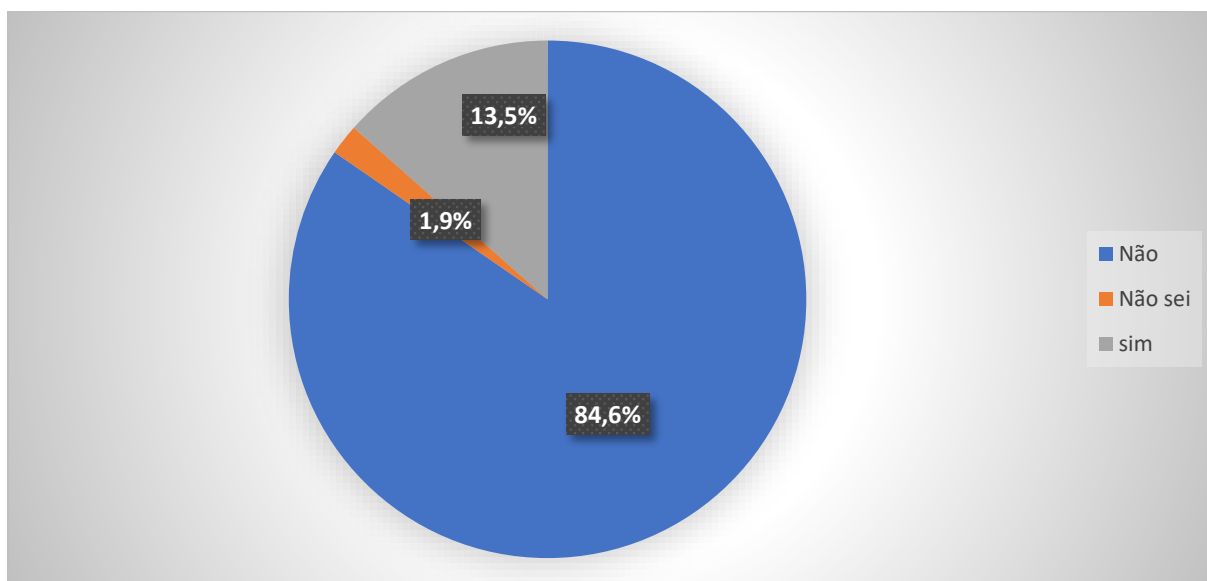
Gráfico 13
Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Assistência Odontológica



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O décimo-sexto questionamento dizia respeito ao direito de seguro de vida. Quarenta e quatro pessoas (85%) afirmaram não ter seguro de vida contra sete (13%) que afirmaram o contrário. Uma pessoa (2%) não soube responder. Andrade (2021) coloca a questão do seguro de vida como primordial quando o tema é trabalho que incorre em riscos para a saúde. Reckziegel (2017) expressou que mesmo que se conte com o apoio do DPVAT - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – há a democracia demorada e, muitas vezes, incapaz de resolver problemas sérios e imediatos. Desta forma, pagar ou ter o seguro de vida é essencial para todos cujas profissões são constantes riscos. Os dados se encontram no gráfico 14.

Gráfico 14
Situação Quanto aos Benefícios Trabalhistas – Seguro de Vida



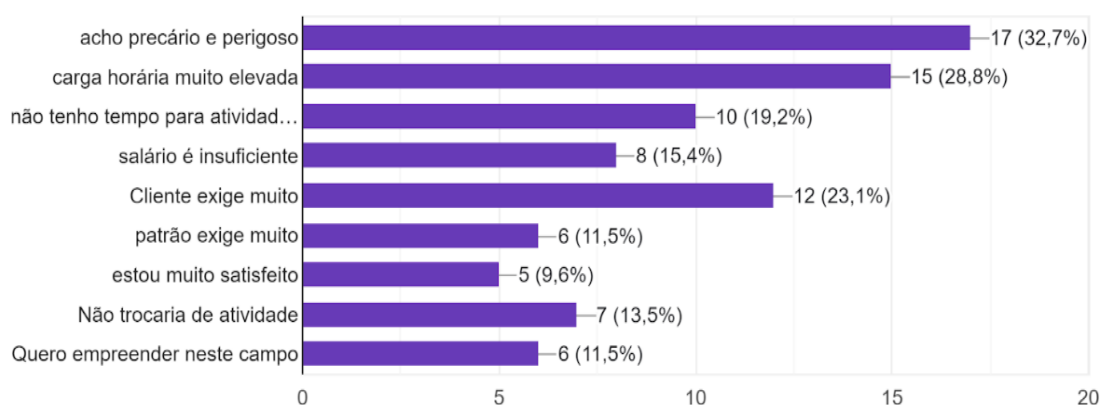
Fonte: dados obtidos a partir de documento online

O décimo-sétimo questionamento dizia respeito à satisfação geral com o trabalho. O respondente podia assinalar mais de um item. A precariedade e a periculosidade apontaram como as principais queixas dos motofretistas com dezessete votos (32,7%). A carga horária elevada e não ter tempo para outras atividades seguiram com 15 (28,8%) e 10 (19,2%) pessoas sinalizando. A exigência do cliente foi assinalada doze vezes e a insuficiência do salário por oito pessoas. A exigência do patrão foi assinalada seis vezes. Todavia, 18 pessoas afirmaram gostar do que faz. Mascarenhas (2017) afirma que o fato de motofretista se manter por muitos anos na mesma profissão pode levar à inferência de que está feliz com o que faz, embora haja fatores diversos para queixas, como excesso de pressão para entregas e riscos no trânsito. Andrade (2021) fala de uma determinada afeição à profissão apresentada pelo motociclista. Os dados se encontram plotados no gráfico 15.

Gráfico 15
Satisfação com o Serviço

4 Quanto à sua satisfação com seu serviço (pode marcar mais de uma opção)

52 respostas



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

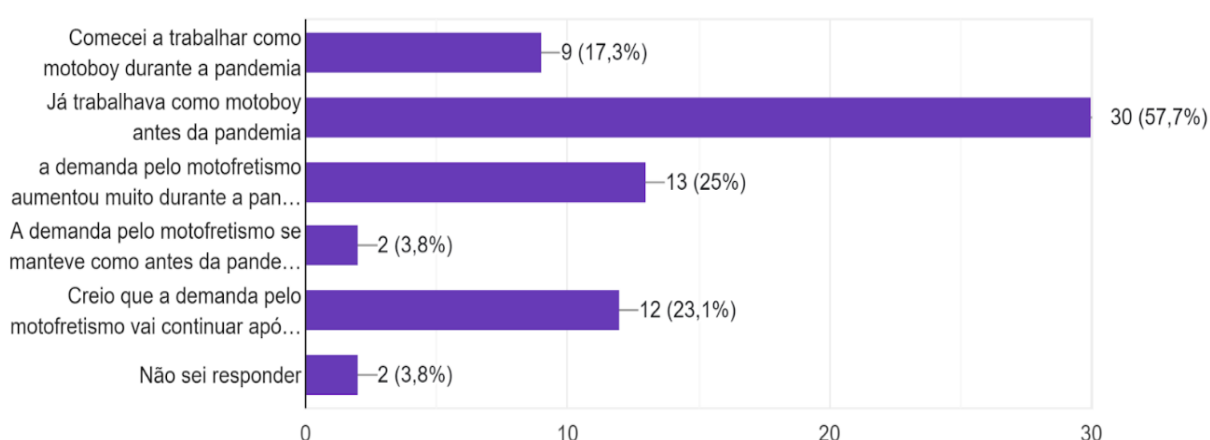
O décimo-oitavo questionamento dizia respeito à prestação do serviço durante a pandemia de covid-19. Nove respondentes afirmaram ter começado a trabalhar durante a pandemia enquanto 30 já trabalhavam antes da pandemia. Treze afirmaram que a demanda pelo motodelivery cresceu durante a pandemia e dois que se manteve como antes dela. Doze admitem que o motofretismo vai se manter como durante a pandemia no período pós-pandêmico.

Tinoco e Conceição (2020) expressam que a pandemia foi o cenário ideal para se evidenciar o papel do motofretista; todavia, muitos foram os desafios para esses profissionais em relação ao vírus. Afirmam os autores que tem havido cada vez mais a contratação de motoqueiros sem criteriosas análises e sem quaisquer direitos trabalhistas, o que coloca esse profissional tão necessário quanto negligenciado. De fato, o motofretismo surgiu na Primeira Guerra Mundial e se mantém até hoje, a pandemia sendo um momento que determinou sua permanência cada vez mais concreta na vida das pessoas guiadas pelas plataformas digitais, conforme as alusões de Castells (2010). Os dados se encontram plotados no gráfico 16.

Gráfico 16
Opinião sobre a Pandemia de Covid-19

5 Quanto à questão da pandemia de covid-19 (pode marcar mais de uma opção)

52 respostas



Fonte: dados obtidos a partir de documento online

Reiteramos que houve uma grande falha na montagem do questionário em relação à etnia do motofretista e sua escolaridade. Para suprir tal problema, recorreu-se à pesquisa de Abílio et al (2020) e analisou-se o resultado por eles obtido quanto à etnia. Os autores afirmam em seu estudo que “o perfil preponderante dos entregadores entrevistados é de homens que se reconhecem como brancos ou pardos (83,9%), com idade entre 25 e 44 anos (78,2%)”. Para o perfil da escolaridade, recorremos a Oliveira et al (2019) para quem as características do perfil do motofretista indicam que eles são jovens (66%) do sexo masculino (98,74%), com baixa escolaridade (92%) e remuneração até 4 salários-mínimos (90%). Brasil (2020) afirma que dentro do total dos entregadores no país, os negros (pretos e pardos) são 59,2% do total. Os dados se encontram no gráfico 17.

Gráfico 17
Etnia dos Respondentes

⇒ Raça

→ Os **negros**, soma dos pretos (19,4%) ou pardos (39,8%), são **59,2%**.



Fonte: Brasil (2020)

5 PROPOSTA PARA TRABALHOS FUTUROS

Após a escritura deste estudo, percebeu-se a necessidade de aprofundá-lo ainda mais.

Desta forma, sugere-se como temas para estudos futuros:

- Situação das mulheres motofretistas no Brasil;
- Questão étnico-racial vinculada ao motofretismo;
- Uberização: o caso dos mototaxistas.
- A influência do motodelivery na indústria de motocicletas no Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebeu-se que, ao se pesquisar sobre a questão do delivery em geral, a maioria da literatura trata da entrega de alimentos em domicílio, havendo poucos artigos sobre a entrega de outros produtos.

A precarização e as situações de risco no motofretismo são os principais temas discutidos nesse campo e a maioria dos autores apontam pesadas críticas contra o fenômeno da uberização porque ele permite a precarização na forma de negligenciar os direitos trabalhistas e colocar como responsabilidade dos profissionais o pagamento dos tributos, do material de trabalho e de seguros sociais. Foi possível perceber, todavia, que, mesmo já havendo crescente demanda de motofretismo antes da pandemia de covid-19, ela aumentou consideravelmente durante o sinistro e tende a se manter tal como ou ainda mais na atualidade pós-pandêmica. Isto se explica porque se acostumou a receber no conforto dos lares e dos ambientes de trabalho os produtos comercializados online (e-commerce) e que vai além do delivery de alimentos. Grandes empresas brasileiras e internacionais se adaptaram ao uso da entrega em domicílio em geral para todos os produtos. O mercado de motocicletas é uma variável importante para avaliação desta tendência, com demandas cada vez maiores.

Dentro do contexto que evidencia a tendência de manutenção do motofretismo, é preciso haver adequação das empresas contratantes e do próprio autônomo para o pagamento de seguros sociais como o de vida, o de assistência médico-odontológica, o INSS e o recolhimento do FGTS, para a segurança dos trabalhadores e redução da precarização existente neste campo. Compensa salientar que a profissão já é regulamentada e, assim, essas obrigações sociais deveriam ser seguidas.

A hipótese apresentada, a de que “as empresas de todos os níveis terão que se adequar convenientemente para o atendimento de pronta entrega conhecido como de motodelivery após o período pandêmico, principalmente quanto a questões trabalhistas e de segurança de trabalho” se validou a partir do desenvolvimento desta pesquisa.

Esclarece-se que não se considera este estudo ainda completo, havendo necessidade de aperfeiçoamento futuro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABÍLIO, Ludmila C. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Disponível em <<https://passapalavra.info/2017/02/110685/>> Acesso 06.01.2023.

_____. Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*? **Estudos Avançados**, v. 34 , n. 98, 2020

ABÍLIO, Ludmila C. et al. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, EDIÇÃO ESPECIAL – DOSSIÊ COVID-19, p. 1-21, 2020.

ANDRADE, Maria V. **Condições de trabalho e precarização**: um estudo de caso com motofretistas da grande Natal. Natal: UFRN, 2021 (monografia apresentada ao Curso de Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Norte).

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2010.

BERMEO, Caren G. C. **Efeitos econômicos da COVID-19 sobre o faturamento de empresas do segmento de restaurantes e lanchonetes na Paraíba**. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2021. (Dissertação submetida ao Programa de PósGraduação em Economia da Universidade Federal da Paraíba – UFPB)

BIANCHIN, Bruno F.; PAGNUSSAT, Antonielle. Breve discussão sobre as principais mudanças na economia do brasil no período de pandemia da covid-19. **RCA – Revista Científica da AJES**, Juína/MT, v. 11, n. 22, p. 1 – 17, Jan/Jan. 2022.

BORTONI-RICARDO, Stella M. **O professor pesquisador**: introdução à pesquisa qualitativa. São Paulo: Parábola Editorial, 2008.

BRASIL. UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. **Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil**: Relatório 1 de pesquisa. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2020.

BRITO, Eugênio A. **Falta de motos por causa da pandemia gera filas de espera de até 4 meses**. Disponível em < <https://jornaldocarro.estadao.com.br/motos/falta-de-motos-por-causa-da-pandemia-gera-filas-de-espera-de-ate-quatro-meses/>> Acesso em 03.02.2023.

BRITO, Sávio B. P. et al. Pandemia de covid-19: o maior desafio do século XXI. **Vigil. sanit. debate** vol. 8, n. 2, pp. 54-63.

CAMBRIDGE. Dicionário inglês-português (online). Termo delivery. Disponível em < <https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles-portugues/delivery>>, acesso em 20.01.2023

CAMPOS, Joana C. **Análise de viabilidade para a abertura de serviço de entrega em domicílio no setor de alimentação**. Belo Horizonte, UFMG, 2011 (Trabalho de Conclusão de Curso).

CANNAS, Fábio. A uberização do trabalho frene à pandemia de covid-19 no Brasil **Revista Direitos, Trabalho e Política Social**, V. 7, n. 13, p. 198-221 Jul./dez. 2021.

CASTELLS, Manuel, **A sociedade em rede** (a era da transformação: economia, sociedade e cultura, V.1). 6 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010

COSTA, Mariana Covas. Força de trabalho, delivery e pandemia de COVID-19: do avanço das plataformas digitais ao avanço das contradições. **Revista Ensaios de Geografia**, Niterói, vol. 5, nº 10, p. 75-80, julho de 2020.

CHRISTINO, Juliana M.M. et al. Fatores que influenciam a intenção e o comportamento de uso de aplicativos de delivery para restaurantes. **R. Bras. Gest. Neg.**, São Paulo, v.23, n.1, p.21-42, jan/mar. 2021.

COUTO, Ana R. R. do. **Pra frente que se anda:** as Dinâmicas e Moralidades das Mobilidades de Motogirls. Niterói: UFF, 2022.

ESTEVES, Keli Cristine Menezes. **Lucro do outro lado da linha.** Elsevier, 2005.

FAVORETE, Ana P. Z.; PEREIRA, Adriano T. Impactos da pandemia sobre o e-commerce. Disponível em <<https://cadernopaic.fae.edu/cadernopaic/article/view/444/400>> Acesso em 28.12.22

FEITOSA, Raquel L; MONTENEGRO, Adauto de V. Considerações sobre terceirização e precarização do trabalho no contexto brasileiro: uma revisão. **Revista de Psicologia**, v. 6, n.2, 2015.

FONSECA, Gustavo. **Curso Motofretista:** aprenda tudo sobre a profissão. 2022. Disponível em <<https://doutormultas.com.br/curso-motofretista/#:~:text=O%20motofretista%20%C3%A9%20aquele%20que,remunerada%20para%20transportar%20pequenas%20cargas.>> Acesso em 16.12.2022

GAIGHER, Eric T. et al. Mobilidade urbana e acidentes com motofretistas: questão social, política pública e trabalho. **O Social em Questão** - Ano XXV - nº 52 - Jan a abr/2022.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

KALIL, Renan. **Crowdwork:** a terceirização online. 2019. Disponível em <https://www.cartacapital.com.br/opiniao/crowdwork-a-terceirizacao-online/>. Acesso em 15.02.2023

MANSO, Afonso H. D. **Aplicativos de Delivery:** análise da percepção dos consumidores e entregadores sobre seus possíveis impactos positivos. Brasília: UNB, 2019. (

MANZANO, Marcelo; KREIN, André, **A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil.** 2020. Disponível em < <https://www.cesit.net.br/wp->

content/uploads/2020/07/MANZANO-M-KREIN-A.-2020_A-pandemia-e-os-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo.pdf> , acesso em 05.02.2023.

MASCARENHAS, Maria A. D. **O perfil socioeconômico e a profissionalização do motofretista como fatores do comportamento e segurança no trânsito urbano no município de Pelotas/RS.** Passo Fundo: Universidade de Passo Fundo, 2017.

MASSA, Rubens M. **O "Boom" das plataformas de Delivery no Brasil e suas consequências peculiares.** 2022. Disponível em < <https://portal.fgv.br/artigos/boom-plataformas-delivery-brasil-e-suas-consequencias-peculiares>>

MATOS, Raphael H. de F. **Estudo exploratório das relações de trabalho como fator de influência do comportamento humano no trânsito.** Brasília: UnB, 2008. (Dissertação submetida ao Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Faculdade de Tecnologia da Universidade de Brasília).

MEDEIROS, Aíra G. et al. **A expansão do comércio eletrônico e seu impacto na mobilidade urbana de São Paulo.** Mauá/Sp, 2022. (Colaboração III FATECLOG).

MINJORO, Mariana S.; COSTAS, Tonny R. M. da **A evolução do mercado de e-commerce no Brasil e como a pandemia do covid-19 impactou este processo.** 2021. Disponível em <<https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/19012/1/Mariana%20Minjoro%20-%20TCC%20Ci%C3%A4ncias%20Econ%C3%B4micas%20-%202021.pdf>> , acesso em 21.10.2022.

MIRANDA, João M. S. **O futuro pede passagem e vem de moto? A experiência dos mototrabalhadores em Pelotas/RS.** Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2017. (Dissertação apresentada ao Programa de Pósgraduação em Sociologia do Instituto de Filosofia, Sociologia e Política da Universidade Federal de Pelotas).

NIGRI, Igor J. **Delivery x balcão: um estudo de caso em uma rede de fast food.** Rio de Janeiro: UFRJ, 2019.

OLIVEIRA, Leise K. de et al. **Análise econométrica do perfil do motociclista profissional e a influência na produtividade das entregas de mercadorias e na segurança viária: um estudo para Belo Horizonte**. 2019. (contribuição ao 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET).

OLIVEIRA, Maxwell F. de. **Metodologia científica: um manual para a realização de pesquisas em administração**. Catalão: UFG, 2011.

PINHEIRO, Silvia S. M.; SOUZA, Márcia de P.; GUIMARÃES, Karoline C. Uberização: a precarização do trabalho do capitalismo contemporâneo. **Revista Serviço Social em Debate**, v. 1, n. 2, 2018, p. 53-68.

RECKZIEGEL, Roberto R. **A influência da formação de condutores de motocicletas e ciclomotores nos acidentes em rodovias federais**. Florianópolis: Instituto Federal de Santa Catarina, 2017.

REIS, Isabel. **O que mudou no mercado de motos com a Covid-19**. 2020. Disponível em <<https://motociclismoonline.com.br/especiais/o-que-mudou-no-mercado-de-motos-com-a-covid-19/>>, acesso em 05.02.23.

RODRIGUES, Allan de A. et al. **Estudo da adaptação da empresa de entregas: soluções adotadas para adequar os serviços de entrega durante a pandemia**. XIII FACTLOG (10-11/06/2022). Disponível em <<https://fateclog.com.br/anais/2022/26-524-1-RV.pdf>> Acesso 09.01.2023.

RODRIGUES, Sheila R. V.; WOLKMER, Maria de F. S.; MENEZES, Manuela de S. Uberização, lutas sociais e pandemia. **Revista de Estudos Institucionais**, v. 8. n.1, pp. 1-22.

SANTOS, Washington J. **Sobrecarga de trabalho e comportamentos de risco no trânsito de motociclistas acidentados**. Recife: UFPe, 2017. (Dissertação apresentada ao Programa de PósGraduação em Saúde Coletiva do Centro de Ciências da Saúde da Universidade Federal de Pernambuco).

SILVA, A. S. F. et al. Tendências do e-commerce no pré/bloqueio/pós COVID-19 em análise de dados (inter) nacionais. **Exacta – Engenharia de Produção**. Agosto/2022.

SILVA, Maicon Regis Gomes da. **O crescimento de empresas de delivery no contexto da pandemia**. Belo Horizonte: UFMG, 2021 (Monografia de Especialização).

SILVESTRE, Bruno M.; SANTOS NETO, Samuel R. dos ; AMARAL, Silvia C.F. Sem tempo, irmão”: o trabalho e o tempo livre de entregadores uberizados durante a pandemia de covid-19. **Rev. Bras. Ciênc. Esporte**, 43 , 2021.

TEMER, Rachel R. **Covid-19 e o comportamento de consumo da população acadêmica na microrregião de Ouro Preto**. Mariana: UFOP/ICSA, 2022.

TINOCO, Sofia F.; TINOCO, Wagner A. M. **Análise de risco da função de motoboy em pleno cenário de pandemia de covid-19**. 2020. Disponível em <<http://ri.ucs.br:8080/jspui/bitstream/prefix/4606/1/TCCSOFIATINOCO.pdf>>

TONELO, IURI; SILVA, LEONARDO M.E; FRAMIL FILHO, Ricardo. Os trabalhadores em meio à Covid-19 no Brasil: flexibilidade, precariedade, e a mobilização internacional. **DOSSIÊ, Covid-19 e Sociedade • Sociologias** 24 (60) • May-Aug 2022

THIOLLENT, Michel. **Metodologia de Pesquisa-Ação**. 18 ed. São Paulo: Cortez, 2011.

TORRES, Tânia B.; RIBEIRO, José L. D.; NODARI, Christine T. **Fatores influentes na segurança viária de motociclistas: uma abordagem qualitativa com apoio de realidade virtual**. **Congresso de Pesquisa e Ensino da ANPET**, XXXIII, 10 a 14 de novembro de 2019 (Contribuição para congresso).

TRIVIÑOS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

ANEXO
Questionário postado online

Prezado Respondente

Eu me chamo Lucas Duarte e sou estudante do curso de economia da Universidade Federal de Ouro Preto. Atualmente, faço um estudo sobre o motofretismo em Ouro Preto e gostaria que você pudesse me auxiliar respondendo algumas perguntas. Suas respostas fornecerão dados para permitir análise de perfil do motofretista e de sua profissão. Não é preciso se identificar. Seus dados serão mantidos confidenciais e guardados por cinco anos. Para responder, basta marcar a opção que mais se identifique com você.

1 Dados Pessoais

1.1 Seu nome (apenas iniciais):

1.2 Gênero

- ☐ masculino
- ☐ feminino
- ☐ outro
- ☐ não sei responder

1.3 Faixa Etária (Idade)

- ☐ entre 18 a 25 anos
- ☐ Entre 26 a 35 anos
- ☐ Entre 36 a 45 anos
- ☐ Entre 46 a 55 anos
- ☐ acima de 55 anos

1.4 Sua renda mensal

- ☐ até um salário mínimo (R\$ 1.302,00)
- ☐ dois salários mínimos
- ☐ três a quatro salários mínimos

☐ não sei responder

1.5 Sua situação trabalhista

- ☐ sou autônomo (por conta própria)
- ☐ Sou terceirizado
- ☐ sou autônomo e também terceirizo meu trabalho
- ☐ sou contratado diretamente pela empresa prestadora de serviços
- ☐ não sei responder

1.6 Tempo na profissão

- ☐ Há menos de um ano
- ☐ de um a cinco anos
- ☐ de cinco a dez anos
- ☐ acima de 10 anos

2 Posse da motocicleta

- ☐ é sua
- ☐ não é sua
- ☐ não sei responder

2.1 No caso de ser sua

- ☐ está paga
- ☐ Está paga parcialmente
- ☐ está com pagamento atrasado
- ☐ não sei responder

3 Satisfação com o trabalho

3.1 Quanto à renda

- ☐ é excelente
- ☐ é ótima
- ☐ é boa
- ☐ é boa, mas devia melhorar
- ☐ é regular
- ☐ É péssima
- ☐ não sei responder

3.2 Quanto aos benefícios trabalhistas

3.2.1 INSS

- ☐ pago INSS
- ☐ A empresa paga INSS
- ☐ Não pago/tenho INSS pago

3.2.2 FGTS

- ☐ sim
- ☐ não
- ☐ Não sei

3.2.3 Auxílio creche

- ☐ sim
- ☐ Não
- ☐ não sei

3.2.4 Vale Alimentação

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

3.2.5 Assistência médica

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

3.2.6 Assistência odontológica

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

3.2.7 Seguro de vida

- ☐ sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei

4 Quanto à sua satisfação com seu serviço (pode marcar mais de uma opção)

- ☐ acho precário e perigoso
- ☐ carga horária muito elevada
- ☐ não tenho tempo para atividades de lazer/ficar com a família
- ☐ salário é insuficiente
- ☐ Cliente exige muito

- ☐ patrão exige muito
- ☐ estou muito satisfeito
- ☐ Não trocaria de atividade
- ☐ Quero empreender neste campo

5 Quanto à questão da pandemia de covid-19 (pode marcar mais de uma opção)

- ☐ Já trabalhava como motoboy antes da pandemia
- ☐ Comecei a trabalhar como motoboy durante a pandemia
- ☐ a demanda pelo motofretismo aumentou muito durante a pandemia
- ☐ A demanda pelo motofretismo se manteve como antes da pandemia
- ☐ Creio que a demanda pelo motofretismo vai continuar após a pandemia e pode crescer ainda mais
- ☐ Não sei responder

Muito obrigado pelo tempo dispendido para responder as questões!