



**INSTITUTO FEDERAL DA PARAÍBA  
PRÓ REITORIA DE GRADUAÇÃO  
CAMPUS GUARABIRA  
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO COMERCIAL**

**GEISIANE RODRIGUES DE SOUZA**

**A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS  
ALIMENTÍCIAS NA CIDADE DE GUARABIRA - PB**

**GUARABIRA/PB**

**2024**

Geisiane Rodrigues de Souza

**A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS  
ALIMENTÍCIAS NA CIDADE DE GUARABIRA - PB**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado à Coordenação do  
Curso Superior de Tecnologia em  
Gestão Comercial do Instituto  
Federal da Paraíba  
– Campus Guarabira, como  
requisito obrigatório para a  
obtenção do título de Tecnólogo em  
Gestão Comercial.

Orientador(a): Prof. <sup>a</sup>, Dra. Adriana  
Guedes Castilho

GUARABIRA, PB

2024

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DO IFPB - GUARABIRA

S729r Souza, Geisiane Rodrigues de  
A relação de trabalho entre motoboys e empresas alimentícias na cidade de Guarabira - PB / Geisiane Rodrigues de Souza.- Guarabira, 2024.  
46f.; il.; color.

Trabalho de Conclusão de Curso (Tecnólogo em Gestão Comercial). – Instituto Federal da Paraíba, Campus Guarabira, 2024.

"Orientação: Profa. Dra. Adriana Guedes de Castilho."

Referências.

1. Administração de empresa. 2. Relação de trabalho. 3. Motoboy. 4. Uberização. I. Título.

CDU 658:331.5(0.067)

GEISIANE RODRIGUES DE SOUZA

**A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS  
ALIMENTÍCIAS NA CIDADE DE GUARABIRA - PB**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Coordenação do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Comercial do Instituto Federal da Paraíba – Campus Guarabira, como requisito obrigatório para a obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Comercial.

Defendido em: 02/10/2024

Aos 02 de outubro de 2024, às 19h (02/10/2024), se reuniram por meio do link: <https://meet.google.com/vyb-zeuw-yst>, a sessão pública de defesa de Trabalho de Conclusão de Curso intitulado: “A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS ALIMENTÍCIAS NA CIDADE DE GUARABIRA - PB”, apresentado pelo discente **GEISIANE RODRIGUES DE SOUZA**, reunido os membros examinadores **Profa. Dra. Adriana Guedes de Castilho (orientadora)**, **Profa. Dra. Taysa Tamara Viana Machado (avaliadora)**, **Prof. Dra. Clarissa Cecília Ferreira Alves (avaliadora)**, **Prof. Me. Charles Evandre Evandre Vieira Ferreira (avaliador)**, para avaliarem a apresentação do TCC final do referido discente, que foi protocolado conforme os requisitos expostos no Manual de Trabalho de Conclusão do Curso de Gestão Comercial. A **Dra. Adriana Guedes de Castilho**, orientadora, presidiu a sessão, iniciando os trabalhos pela apresentação dos membros da banca, em seguida, concedendo a palavra ao discente para uma síntese do seu TCC, e depois à banca para suas contribuições. Após esse momento, a banca examinadora se reuniu para o parecer final sobre o TCC, o qual foi atribuído o conceito **APROVADO**, definindo-se as seguintes notas: em relação ao texto básico: equivalente a **85**; resultado científico: equivalente a **85**; e defesa: equivalente a **85**. A média final da disciplina foi, portanto, **85**. Nada mais havendo a tratar, às 20h37m encerraram-se os trabalhos, determinando a lavratura desta ata, que, após lida e considerada, será assinada juntamente com os membros da Banca Examinadora. Guarabira, 02 de outubro de 2024.

Documento assinado digitalmente

gov.br

ADRIANA GUEDES DE CASTILHO

Data: 02/10/2024 22:38:40-0300

Verifique em <https://validar.ifpb.gov.br>

Profa. Dra. Adriana Guedes de Castilho (IFPB)

Documento assinado digitalmente

gov.br

TAYSA TAMARA VIANA MACHADO

Data: 03/10/2024 08:05:35-0300

Verifique em <https://validar.ifpb.gov.br>

Profa. Dra. Taysa Tamara Viana Machado (IFPB)  
Membro Examinador Interno (IFPB)

Documento assinado digitalmente

gov.br

CLARISSA CECILIA FERREIRA ALVES

Data: 03/10/2024 19:23:54-0300

Verifique em <https://validar.ifpb.gov.br>

Profa. Dra. Clarissa Cecília Ferreira Alves (IFPB)  
Membro Examinador Interno (IFPB)

Documento assinado digitalmente

gov.br

CHARLES EVANDRE VIEIRA FERREIRA

Data: 02/10/2024 20:40:04-0300

Verifique em <https://validar.ifpb.gov.br>

Prof. Me. Charles Evandre Evandre Vieira Ferreira (IFPB)  
Membro Examinador Interno (IFPB)

## AGRADECIMENTO

Sou eternamente grata a Deus por nunca ter me abandonado, eu, uma filha desobediente, mas como a força de Deus, eu continuei persistindo pelos meus sonhos, pois eu sempre soube que foi o que Ele preparou para mim quando eu pedi um sinal lá no ano de 2020 (dois mil e vinte) onde eu me via desmotivada e com sentimento de desistência na busca pela minha evolução da minha educação, o Senhor, meu Deus nunca me desamparou sempre esteve comigo e por muitas das vezes eu o questionei o motivo de todos conseguirem no tempo certo e eu não e simplesmente eu entendi que não era no tempo que eu queria e sim no tempo que Ele preparou para mim, então toda honra e glória seja dada a ti, meu Deus.

Agradeço à todo os professores do IFPB Campus Guarabira por toda paciência em passar os seus conhecimentos da melhor forma, por terem contribuído com a minha formação acadêmica e em especial a minha professora e orientadora Adriana Guedes de Castilho, que não soltou a minha mão em nenhum momento durante todo esse processo de formação do meu Trabalho de Conclusão de Curso, puxou a minha orelha, me motivou e sempre esteve à disposição quando eu precisava, minha eterna gratidão a senhora.

Agradeço aos meus amigos que estiveram comigo durante todo o período do curso, Anderson Emanuel, Leticia Venancio e ao meu amigo/irmão Luís Ferreira dos Santos Neto, obrigada por fazerem das minhas noites mais leves e felizes, por me escutarem, por me darem conselhos, por me ajudarem quando eu precisei, que Deus abençoe as nossas amizades e a cada um de vocês.

Agradeço aos meus pais por nunca terem desistido de me dar uma educação de qualidade, que mesmo com as dificuldades da vida e de suas profissões sempre lutaram por mim, meu pai que é servente de pedreiro e comerciante, minha mãe que é agricultora, comerciante e dona do lar, eles sempre se esforçaram para nunca deixar me faltar nada, obrigada ao meu pai Severino Alves de Souza e a minha mãe Maria José Felipe Rodrigues. É um prazer realizar o sonho do meu pai que queria que pelo menos uma de suas filhas ingressasse em uma faculdade, e sua filha caçula foi a primeira da família a conseguir e olha só, eu estou aqui realizando um sonho nosso. Gratidão minha mãe por sempre apoiar a minha jornada, por sempre me incentivar a seguir com meus estudos e gratidão aos dois por terem me criado com tanto amor e carinho. Eu amo a vida de vocês e eu amo ter vocês como pais.

Agradeço a minha irmã Geciana Rodrigues de Souza por ter emprestado seu notebook para que eu pudesse finalizar o meu TCC.

Agradeço ao meu irmão Gabriel Rodrigues de Souza por ser um dos motivos pelos quais não me deixa desistir dos meus sonhos e que eu possa proporcionar para eles alguns ensinamentos e que ele saiba que pode sempre contar comigo e que sempre eu vou te amar, meu irmão.

Agradeço ao meu namorado e futuro noivo Emmanuel Lima da Silva, que por muitas das vezes sempre esteve comigo, ele que nunca soltou a minha mão, que sempre me acalmou em minhas crises de ansiedade e que sempre me prestou apoio, me motivou em um tempo no qual eu já me via desacreditada da minha vida, Deus me enviou você para eu não desistisse dos meus sonhos, para eu saber que tinha alguém por mim, você lutou pelos meus sonhos como se fossem os seus, obrigada por sempre estar comigo, obrigada por me amar, me acalmar, me entender, por lutar por mim, por trazer minhas esperanças de volta.

*“Ensinar não é transferir conhecimento, mas criar as possibilidades para a sua produção ou a sua construção. Quem ensina aprende a ensinar e quem aprende ensina a aprender”*

**Paulo Freire**

## RESUMO

A entrega de produtos por motoboys tornou-se indispensável nos últimos anos, tornando relevante analisar as condições de trabalho e as formas de contratação desses profissionais em Guarabira-PB. Para isso, foi realizada uma revisão bibliográfica abordando a origem desse tipo de trabalho, os contratos de trabalho e a uberização, visando compreender a evolução dessa categoria. A metodologia incluiu pesquisa bibliográfica e entrevistas com dezesseis motoboys por meio de um questionário sobre sua rotina de trabalho. Os resultados foram organizados em gráficos, revelando um cenário de risco para vida e saúde, exploração, precariedade, baixa remuneração e ausência de proteção ou direitos, indicando a necessidade de fiscalização pelos órgãos competentes e mudanças no modelo de contratação.

**Palavras-chave:** Motoboy, precariedade, uberização, direitos trabalhistas

## **ABSTRACT**

The delivery of products by motorcycle couriers has become indispensable in recent years, making it important to analyze the working conditions and ways of hiring these professionals in Guarabira - PB. To this end, a bibliographical review was carried out covering the origins of this type of work, employment contracts and uberization, aiming to understand the evolution of this category. The methodology included bibliographical research and interviews with sixteen motorcycle couriers through a questionnaire about their work routine. The results were organized into graphs, revealing a scenario of risk to life and health, exploitation, precariousness, low remuneration and lack of protection or rights, indicating the need for inspection by the competent bodies and changes in the contracting model.

**Keywords:** Motorcycle courier, precariousness, uberization, labor rights

## SUMÁRIO

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Introdução.....  | 10 |
| 2   | Surgimento dos motobys.....                                | 13 |
| 3   | A precariedade do trabalho dos motoboys.....               | 16 |
| 3.1 | Diferença de relação de trabalho e relação de emprego..... | 16 |
| 3.2 | A uberização dos motoboys.....                             | 22 |
| 4   | Resultado e discussão.....                                 | 24 |
| 5   | Comentários aos resultados.....                            | 38 |
| 6   | Considerações finais.....                                  | 40 |
| 7   | Referências.....   | 41 |

## 1 INTRODUÇÃO

É notório, que no tempo contemporâneo a sociedade está em busca de praticidade, principalmente na questão de entregas de produtos. Em busca de aumentar e tornar mais rápida as entregas de produtos, as empresas de Guarabira do ramo alimentícios começaram a investir no trabalho dos Motoboys, muitas delas aderiram aos aplicativos de entrega, que tem como principal foco a entrega de produtos alimentícios e maioria já tinham atendimento telefônico, por ligações, redes sociais, exemplo: WhatsApp, facebook e Instagram. A demanda foi ficando cada vez maior, tornando necessária a adesão aos Motoboys.

O motivo da escolha dessas empresas têm partido de uma curiosidade pessoal, pois eu já trabalhei como motogirl em duas microempresas do ramo alimentício e durante a minha rotina surgir várias dúvidas sobre essa classe de trabalhadores, no entanto, tinha e tenho o máximo respeito e admiração por eles, pois são eles que estão ali colocando as suas vidas em risco por muitas das vezes para realizar o desejo de alguém, que muitas das vezes não sabem quem são, muitas vezes são humilhados pelos clientes, então, soube-se que muitos deles não têm contrato de carteira assinada com as empresas de Guarabira, ou seja, são prestadores de serviços sem qualquer vínculo, deixando-os sem muitos dos direitos trabalhistas. Os valores recebidos são por entrega, o que às vezes acaba trazendo um certo perigo para vida dos mesmos, pois aceleram nas entregas para poder ganhar um pouco mais.

A busca por maiores ganhos faz com que eles tenham concorrência entre si e com isso eles acabam pilotando com mais velocidade. Além da pressão feita pelos clientes que acham que só porque estão pagando o valor da taxa, tem que ter exclusividade na hora da entrega, mas esquecem que não tem só a entrega deles.

Percebe-se que os Motoboys enfrentam vários tipos de dificuldades quando estão exercendo a sua profissão, alguns que trabalham no sol, o que pode trazer vários prejuízos à saúde; outros trabalham no horário das 10:00 horas da manhã às 13:00 horas da tarde que é horário que o trânsito se concentra em um pico elevado de transportes e, mesmo assim, eles têm

horários a serem cumpridos entre uma entrega e outra, normalmente esse horário é estabelecido pelas empresas. Há também os que trabalham no turno da noite que podem encontrar o clima mais frio e como o transporte é ao ar livre, o perigo aumenta, pois tem entregas para distritos de Guarabira e à noite há muitos animais pelas estradas que podem ocasionar algum acidente, então é de suma importância averiguar se as empresas disponibilizam os devidos EPIs e independente dos horários e turnos estão sempre correndo o risco de algum assalto.

A procura pelo trabalho dos Motoboys cresceu bastante no ano de 2020, pois o mundo enfrentou uma pandemia do novo coronavírus (COVID-19), e os brasileiros passaram por um regime forçado de isolamento social, e isso fez com que aumentasse a demanda por pedidos por aplicativos que necessitavam de entregas pelos Motoboys, durante esse período de quarentena as pessoas começaram a enxergar a importância do trabalho deles para sociedade, mesmo com todo perigo exposto pelo vírus eles continuaram trabalhando.

A pesquisa se torna importante, pois há muitas discussões sobre o assunto, mas não há uma legislação específica sobre o tema abordado. Portanto, a problematização desta pesquisa acaba se tornando de suma importância tanto para as empresas quanto para o mercado de trabalho. Desta forma, o objetivo geral da pesquisa foi analisar as contratações dos mesmos e discutir as condições de trabalho dos Motoboys na cidade de Guarabira - PB. Onde ainda pretende-se investigar a natureza do vínculo empregatício entre os entregadores e as empresas, como compreender a rotina diária desses trabalhadores, abordando aspectos tais como carga horária, segurança, uso de equipamentos de proteção etc.

Diante disso, a pesquisa procurou responder a seguinte pergunta: “Como é a rotina dos Motoboys na cidade de Guarabira - PB” ? O interesse pela pesquisa surgiu a partir de observações em estabelecimentos comerciais como é a rotina dos Motoboys e também pela experiência própria de motogirl.

A pesquisa foi desenvolvida de forma qualitativa, sendo aplicado pesquisa bibliográfica e também sendo feita uma pesquisa de campo e ainda

tendo um questionário previamente elaborado no Google Forms, sendo os dados analisados pelo método de categorização em gráficos onde foram organizados e elaborados pelo programa Excel .

O tema é de extrema importância para servir de conscientização para as empresas e para as pessoas que exercem a função de Motoboy ou motogirl e também se torna importante para contribuir com o reconhecimento dos direitos dessa classe de trabalhadores.

## 2. SURGIMENTO DOS MOTOBOYS

A profissão de motociclista teve pontapé inicial em meados do século XX, com os Motoqueiros do exército britânico que exerciam papéis indispensáveis para a formação do sistema de informação militar. Adiante, na década de 70, essa profissão foi reconhecida e passou a ter efetividade na prática civil (Moraes, 2008).

Segundo Oliveira Gilvando (2003), o serviço de entregas no Brasil por meio de motocicletas teve início na década de 1980, em São Paulo. Os trabalhadores que exerciam essa profissão de entregas em motocicletas foram denominados por “Motoboy” – essa junção de nome vem da palavra “motocicleta” que é um automóvel para transportar até duas pessoas e da palavra “boy” em inglês, que traduzindo para o português é “garoto”, sendo assim, “garoto da moto”

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

O surgimento do primeiro sistema de transporte alternativo no Brasil surgiu na década de 1990 em Crateús, na Região Norte do Ceará, onde os motociclistas eram usados como os veículos de transporte de clientes. A conta deste momento várias cidades do Ceará adquiriram e outros estados também, pois esse sistema surgiu como uma alternativa para transporte urbano tornando-se uma ocupação e para muitos uma fonte de renda.

A importância que a motocicleta começou a apresentar para as pessoas como um meio de transporte foi revolucionário e também foi muito importante para a classe trabalhadora. De acordo com: Silva; Oliveira e Fontana (2011 p. 1048): “Devido ao custo acessível dos veículos e das tarifas de serviço, é um equipamento que facilita a aquisição para a profissionalização e contribui para a mobilidade social”.

De acordo com Souza Albuquerque (2012) apesar de Crateús ser a

cidade onde surgiu o sistema, Sobral foi o primeiro município a regulamentar a profissão de moto táxi por meio da Lei nº 110/1996. O referido sistema foi utilizado como referência para diversas cidades do Nordeste e de outras regiões do Brasil. A partir disso, no ano de 2008, havia 634 mototaxistas atuando no transporte urbano.

A partir de 1996 foram estabelecidas regras gerais com o objetivo de regularizar esse serviço. Em 2009, com a Lei nº 12.009/09 foram estabelecidas as regras para o exercício de atividades dos profissionais, sejam eles, mototaxistas (trabalhadores que transportam passageiros) ou Motoboys (trabalhadores que fazem entregas de mercadorias). De acordo com Carvalho (2021), os mototaxistas e os Motoboys passaram a ser considerados profissionais que operam no transporte de passageiros, documentos, valores, mercadorias e encomendas. Outrossim, gradativamente esses profissionais vêm se estabelecendo como uma das profissões com maior desenvolvimento no mercado informal brasileiro.

Dentre as regras gerais para o exercício de tais atividades, a Lei n. 12.009/09 estabelece em seu art.2º o seguinte:

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1, 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 retro corretivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I – Carteira de identidade;

II – Título de eleitor;

III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;

IV – Atestado de residência;

V – Certidões negativas das varas criminais;

VI – Identificação da motocicleta utilizada em serviço

A classe profissional de trabalhadores que realizam entregas fazendo o uso de motocicletas já recebeu diversas denominações e podemos considerar os termos “Motoboy” e “motofretista” como sinônimos. Sua variação ocorreu ao longo dos anos de acordo com as tentativas de regulamentação da profissão através das leis e dos decretos que foram publicados. Em ordem cronológica, em 2003, o Ministério do Trabalho e Emprego categorizou os trabalhadores do

ramo de entregas através do registro nº 5191-10, “*Motociclista no Transporte de documentos e pequenos volumes - Motoboys*”. Posteriormente, através da Lei Nº 14.491, de 27 de julho de 2007, Art 3º, a prefeitura do município de São Paulo os classificou como “motofretistas”.

Segundo a lei, o motofrete é uma “modalidade de transporte remunerado de pequenas cargas ou volumes em motocicleta, com equipamento adequado para acondicionamento de carga, nela instalado para esse fim” (art 3º Lei nº 14.491,2007). Após alguns anos, no dia 29 de julho de 2009, o presidente da república da época, Luiz Inácio Lula da Silva, sancionou a Lei Federal Nº 12.009, regulamentando o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros. Esta Lei, regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “Motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – motofrete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

### **3. A PRECARIIDADE DO TRABALHO DOS MOTOBYS**

#### **3.1 DIFERENÇA DE RELAÇÃO DE TRABALHO E RELAÇÃO DE EMPREGO**

Com finalidade de entender a precarização do trabalho dos Motoboys, em primeiro lugar é importante definir e explicar o que a legislação e a doutrina citam como relação de trabalho e relação de emprego e estabelecer onde os Motoboys estão inseridos.

A relação de trabalho é o que a doutrina chama de gênero, alcançando toda a modalidade de trabalho humano, em contrapartida a relação de emprego seria espécie, ou seja, àqueles trabalhadores que têm carteira de trabalho assinada. Tomando partido dessas definições toda a relação de emprego é necessariamente uma relação de trabalho, mas nem toda relação de trabalho é relação de emprego, nas palavras de Ferreira Ana (2021).

O vínculo empregatício está previsto nas Leis trabalhistas e todas as empresas devem respeitar o que está na Lei, principalmente na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). BRASIL. A Lei nº 5.452 de 01 de Maio de 1943 dá a definição de que o empregador como a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assinala e dirige a prestação pessoal de serviço. Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

A mesma lei estabelece o conceito de empregado no art. 3º. BRASIL. Lei nº 5.452, de 01 de maio de 1943, afirma que toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

Neste sentido, para caracterizar a relação de emprego há de preencher os seguintes requisitos: a prestação de trabalho por pessoa física, pessoalidade, não eventualidade, subordinação ao contratante e onerosidade. De acordo com os requisitos da relação de emprego, os artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), afirma que na falta de qualquer deles, ainda que estejam presentes os demais pressupostos, a

relação jurídica há de ser considerada outra, e não a empregatícia, regida pelo Diploma Consolidado.

Analisando o trabalho dos Motoboys, apesar de seu trabalho ser desenvolvido com todos os requisitos da relação de emprego, não há um único empregador, já que a categoria presta serviço a várias empresas. Assim, é importante definir o que é trabalho autônomo. Não existe uma lei trabalhista que especifique sua definição, contudo, a Lei Federal 8.212/91 aborda sobre o tema dispondo que o trabalhador autônomo é quem presta serviço de natureza urbana ou rural, em caráter eventual, a uma ou mais empresas, sem relação de emprego ou a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não.

Ao se analisar o trabalho do Motoboy chega-se à conclusão de que todos os requisitos da relação empregatícia estão presentes, mas eles atuam como prestadores de serviços, ou seja, autônomos.

O Direito do Trabalho considera apenas serviços prestados por uma pessoa física, pois os bens jurídicos protegidos por esse ramo do direito são direcionados a indivíduos e não podem beneficiar pessoas jurídicas. Portanto, o trabalhador deve ser sempre uma pessoa natural, segundo Maurício Godinho Delgado (2009).

A pessoalidade significa que, o trabalhador não poderá fazer-se substituir por outro trabalhador para que o serviço seja realizado; não eventualidade é o trabalho prestado de forma permanente; Onerosidade é o pagamento, pelo empregador, ao empregado uma determinada remuneração em função do contrato de trabalho firmado por ambos; Subordinação é a direção da prestação laboral pelo empregador, sendo que, será este que determinará o modo como o trabalho será realizado. Habitualidade, quando o serviço é prestado de forma habitual, com escala de serviço laborados favorável à empresa, por exemplo, o empregado é obrigado a prestar serviços de segunda-feira à sexta-feira por determinado horário, ou qualquer rotina a ser cumprida (Almeida, 2019).

O Motoboy é subordinado quando recebe ordens da empresa, cumprimento de metas, comprometimento com as entregas e horários, dias trabalhos, sem poder recusá-las. A subordinação consubstancia-se na

submissão às diretrizes do empregador, e na execução das atividades. Não eventualidade, é quando o empregado realiza suas prestações de serviços desempenhadas de uma forma não esporádica, trazendo a regularidade deste empregado, e também trazendo consigo a responsabilidade e compromisso a ser respeitado com o empregador (Martins, 2020). Estando presentes todos estes requisitos exigidos pelo art 3º da CLT, os tribunais têm consolidado o entendimento de que há vínculo empregatício do *Motoboy* que exerce a função de entregador por aplicativo, desde que seja apresentado nos autos os elementos probatórios para esta configuração. Os fatos podem ser comprovados através de testemunhas, fotos e elementos que possam dar ao juiz probabilidade e verossimilhança do alegado pelo reclamante (Mestieri, 2022).

Os *Motoboys* que optam por trabalhar por aplicativo eles também cumprem os cinco requisitos da relação de emprego com os aplicativos. Quanto à personalidade, esta fica caracterizada pela realização de cadastro pessoal e intransferível, eis que assim fica constatado que a empresa/aplicativo mantém vínculo personalíssimo com cada *Motoboy*, por meio de sua plataforma, uma vez que a cada pedido realizado, a empresa pode identificar o profissional, evidenciando a personalidade na prestação dos serviços.

Os direitos e obrigações financeiras de ambos os lados evidencia a onerosidade, que ocorria na medida em que a própria empresa, por meio de seu software, determinava o preço da entrega contratada, sobre a qual cobra uma taxa de serviço. A subordinação fica caracterizada no sentido de que o entregador poderia vir a sofrer punição no caso de ficar fora de área e não realizar o login, demonstrando assim a existência de fiscalização e controle dos serviços prestados, revelando a subordinação direta do *Motoboy*.

A respeito da não eventualidade, as decisões têm mostrado que a tipificação da não eventualidade não está atrelada ao conceito de trabalho diário e cotidiano, basta apenas que este trabalho não seja ocasional, o que normalmente não é o caso dos *Motoboys* já que existe continuidade na prestação de serviços dos mesmos.

Salvagni, Colomby e Cheron (2021) realizam um ensaio teórico que

busca discutir as condições de trabalho dos entregadores de aplicativos, de forma que vem a apontar que as mudanças nas estruturas, formas organizacionais da sociedade têm impacto direto no surgimento das novas formas do processo produtivo. Onde quanto mais ligação tiver com os meios tecnológicos, mais distintos são os meios laborais, e será preciso novas capacitações por parte dos trabalhadores e essas mudanças que implicam a atribuição de outros sentidos ao trabalho.

O sistema capitalista, que tem como objetivo o acúmulo de riquezas, somando ao ideal do neoliberalismo, que vem vigorando em nível mundial. Temos um quadro que acarreta na desfiguração dos direitos trabalhistas e sociais, que com duras penas foram conquistados com o passar dos anos. Perdendo direitos e benefícios e direitos trabalhistas, ficando somente a subordinação, exploração por parte dos empregadores.

O meio digital é uma nova forma de exploração e alienação do trabalho, onde o trabalhador de aplicativo ou prestadores de serviço de corridas através do aplicativo são submetidos a um gerenciamento algoritmo do seu aplicativo. Algoritmo esse que tem total controle sobre seus subalternos, dizendo as corridas que devem aceitar, corridas a realizar, percurso a serem feitos e tempo de entrega. Caso essas orientações não sejam prontamente atendidas, podem ocorrer penalidades, desde as financeiras até bloqueios no aplicativo, causando o impedimento do trabalho por parte do trabalhador.

Autores e pesquisadores como “Antonio Cassilli”, “Ursula Huws”, “Nick Srnick” e “Alex Rosenblat” em algumas de suas obras apontam que o trabalho remoto por meio do aplicativo, que no seu início, chegou a ser visto como “conquista” da autonomia dos trabalhadores, com a ideia de flexibilidade no trabalho, passou a ser percebido no contexto de suas fragilidades, como uma atividade informal que não oferece nenhum tipo de segurança trabalhista para os seus colaboradores.

Nesse contexto de Neoliberalismo servindo aos interesses das relações mercantis transnacionais, enquanto o Estado de bem-estar social vai sendo quebrado, percebe-se uma intensificação da insegurança da classe trabalhadora e o enfraquecimento das instituições que deveriam protegê-la. Por sua vez, na uberização há o aprofundamento da exploração e alienação via novas formas de controle que vão além da conexão ou desconexão de um

aplicativo por parte dos trabalhadores submetidos ao gerenciamento algorítmico do seu trabalho (Salvagi, Cheron, 2021).

Segundo Carlos Vinicius (2020), as empresas proprietárias de plataformas digitais categorizam os trabalhadores como autônomos e/ou independentes, deste modo, esquivam-se das obrigações trabalhistas legais que um empregado efetivo teria caso tivesse sua carteira de trabalho assinada. Além disso, essas empresas controlam e gerenciam a força de trabalho de maneira automatizada através de algoritmos, portanto, não há contato direto entre patrão e funcionário, o vínculo é inteiramente realizado online e de modo impessoal.

De acordo com Almeida Lucas *et al.* (2010) relata que o Brasil vem passando por um agravamento da precarização do trabalho desde os anos de 1990, quando o governo de Fernando Henrique Cardoso buscou flexibilizar o trabalho através de alterações na legislação trabalhista. O autor reforça que tal estratégia teve como consequência um aumento da carga de trabalho diretamente atrelada à precarização, e também a redução da qualidade de vida do trabalhador.

Com as transformações do capitalismo, partindo cada vez mais para um regime de cunho neoliberal, Machado e Mendes (2016), apontam que a precarização tem se dado principalmente através da ausência de vínculo trabalhista, o que tem relação direta com as perdas de direitos e de benefícios já conquistados, como descanso remunerado, férias remuneradas, referenciais de jornada de trabalho e de horas extras, transporte, alimentação, além das próprias perdas salariais.

Os autores supracitados reforçam que esta nova condição de precariedade do trabalho traz uma ruptura na aliança estabelecida entre a sociedade de mercado e o estado de bem-estar, retirando do Estado suas funções essenciais, como a assistência e seguridade social. Assim, acompanha-se a um movimento a caminho da implementação do Estado mínimo (Machado e Mendes, 2016).

O crescimento da exploração da força de trabalho é facilitado, cada vez mais, pela lógica capitalista através de meios como a flexibilização dos vínculos e relações de trabalho, desregulamentação, minimização dos direitos trabalhistas, terceirização, desemprego estrutural e o empreendedorismo de

subsistência (Macedo, 2019).

Por mais que a flexibilização do trabalho possa parecer positiva para o indivíduo, dando a falsa sensação de liberdade, é importante considerar que não há, na prática, a autonomia do trabalhador como tomador de decisão sobre a forma como seu trabalho será flexibilizado. O mesmo está subordinado às demandas e decisões da empresa, não sendo uma parte trivial para a decisão de como acontecerá o processo de flexibilização (Alves, 2018).

A terceirização vem como uma das grandes vias da precarização do trabalho, principalmente após a Reforma Trabalhista de 2017. Segundo Krein *et al.*, (2018), a terceirização é um fenômeno em expansão em todos os segmentos econômicos. Os autores reforçam que, diferente do que é apresentado, a terceirização mascara situações de intensa exploração através do rompimento de vínculos empregatícios diretos e, ainda assim, se apropria de um trabalho com menor qualificação em categorias mal organizadas coletivamente mais vulneráveis.

KREIN (2018) apresenta análises quantitativas e qualitativas que revelam disparidades significativas nas condições de trabalho e remuneração entre empregados diretos e terceirizados, especialmente no setor bancário. Krein e outros pesquisadores da área apontam como a terceirização impacta negativamente os salários, benefícios e a jornada de trabalho dos trabalhadores. Esses dados específicos sobre as condições dos terceirizados em comparação aos empregados diretos costumam ser utilizados por pesquisadores para ilustrar a precarização associada a esse modelo de contratação.

A terceirização é utilizada como uma forma de redução de custos, para tal fim, o empregador faz um rebaixamento do padrão de remuneração e dos direitos que deveriam compor o patrimônio jurídico do terceirizado (KREIN *et al.*, 2018).

### 3.2 A UBERIZAÇÃO DOS MOTOBOYS

A precariedade no trabalho dos Motoboys ficou popularmente conhecida como uberização. Segundo Abílio (2020), a Uberização é uma tendência global que se destaca como resultado de décadas de transformações no mundo do trabalho. Ela é caracterizada por novas formas de gerenciamento e organização do trabalho, fortemente relacionadas ao uso de plataformas digitais como intermediárias, o que consolida o trabalhador como um trabalhador "just-in-time".

A Uberização do trabalho estabelece uma dinâmica profissional marcada pela sujeição, dominação, desgaste, competitividade, desconfiança e reforço do individualismo, sequestro do tempo e dos processos de subjetivação (Rodrigues; Moreira, 2021). Estes trabalhadores em geral, são submetidos a extensas jornadas, sem direitos ou benefícios e tratados como trabalhadores de uma classe inferior, o que culmina em uma precarização de suas vidas e de sua saúde. A precarização do trabalho resulta no aumento das situações de riscos e de insegurança, gerando o aumento dos acidentes de trabalho.

De acordo com Saliba (2021), os entregadores conseguem fazer uma renda extra através das entregas, trabalhando diariamente de 7 às 18 horas. Antes Trabalhava-se "menos" e ganhava-se semanais, o que na realidade em que se vive, vem ficando cada vez mais difícil. Muitas pessoas desempregadas recorrem a essas plataformas em busca de sobrevivência e de renda. A problemática desse meio gira em torno da falta de legislação trabalhista e a vulnerabilidade das pessoas nessas condições de trabalho. Essa condição precarizada vem surgindo, desde a década de 90 com a desregulamentação do trabalho. A uberização do mercado de trabalho é real e impacta a vida de milhares de pessoas, sendo importante refletir sobre o que se quer enquanto sociedade para o futuro desses entregadores. A uberização é um processo de transformação do trabalho no qual os trabalhadores fazem o uso de bens privados (carros, motos, bicicletas), e oferecem serviços por meio de uma plataforma digital.

Apesar de uma maior liberdade na prestação do serviço, há consequências negativas, como ausência de direitos e de jornadas limitadas,

centralização direta internacional do comando capitalista sobre os trabalhadores, portanto, os trabalhadores não possuem nenhum direito ou garantia, já que não existe ainda uma legislação específica. Além da precarização existe um alto risco de acidente com entregadores, principalmente os que fazem o uso de motos, o índice de mortalidade de Motoboys é altíssimo. Sabe-se que o emprego precarizado, é caracterizado pela instabilidade, e por não ocorrer nenhuma proteção legislativa e flexibilização contratual.

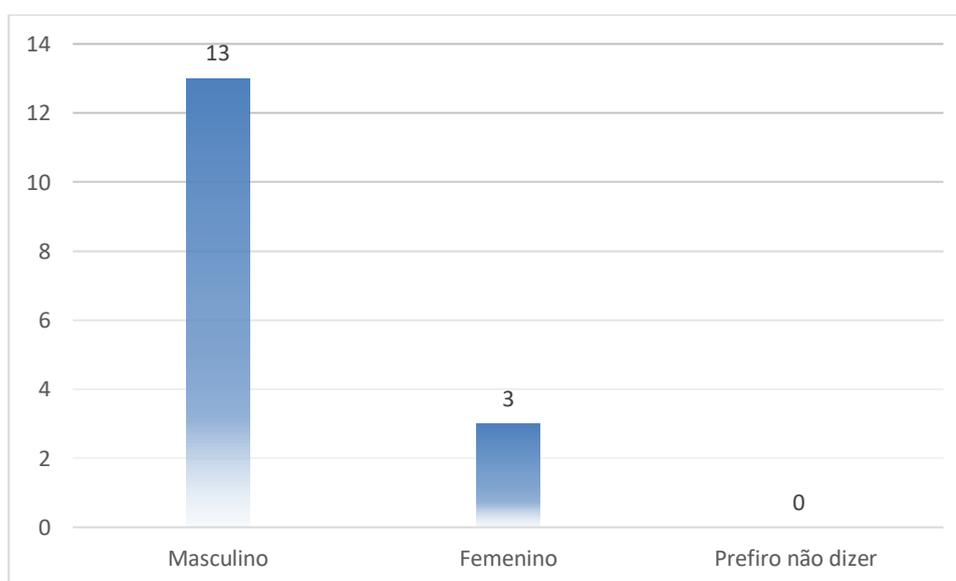
Além de toda a precarização e perigo, os Motoboys são confundidos com bandidos, vagabundos e traficantes de drogas. Os Motoboys trabalham cotidianamente numa linha tênue entre o medo e a periculosidade do trânsito e da violência urbana. O Que Fica Oculto É Que Estes sujeitos também vivenciam péssima organização do meio urbano, sendo culpabilizados pela má administração dos espaços públicos; fica obscuro, também, que este, ao enfrentar o caos urbano, carrega o ônus da mercadoria que não chega a tempo hábil no sudestino (Oliveira, 2016). Sendo assim, os Motoboys seguem os seus percursos entre carros, trânsitos caóticos, estigmatização, assim vivem entre avanço de tecnologia e informalidade.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para chegarmos a este resultado foram realizadas 16 entrevistas com motoboys e motogirls da cidade de Guarabira-PB para entendermos as dificuldades por eles enfrentadas, a relação de trabalho entre eles e as empresas, como funciona o dia a dia deles de trabalho, se eles têm condições para arcar com algumas necessidades pessoais e de segurança em relação ao serviço deles, saber a opinião deles referente aos seus direitos, saber como eles se sentem ao não serem reconhecidos.

O Gráfico 1 apresenta os resultados quando ao gênero dos participantes e mostra que maioria dos entrevistados foram de sexo masculino, sendo assim, 13 entrevistados foram do sexo masculino e, apenas 3 entrevistadas foram do sexo feminino.

Gráfico 1 - Gênero

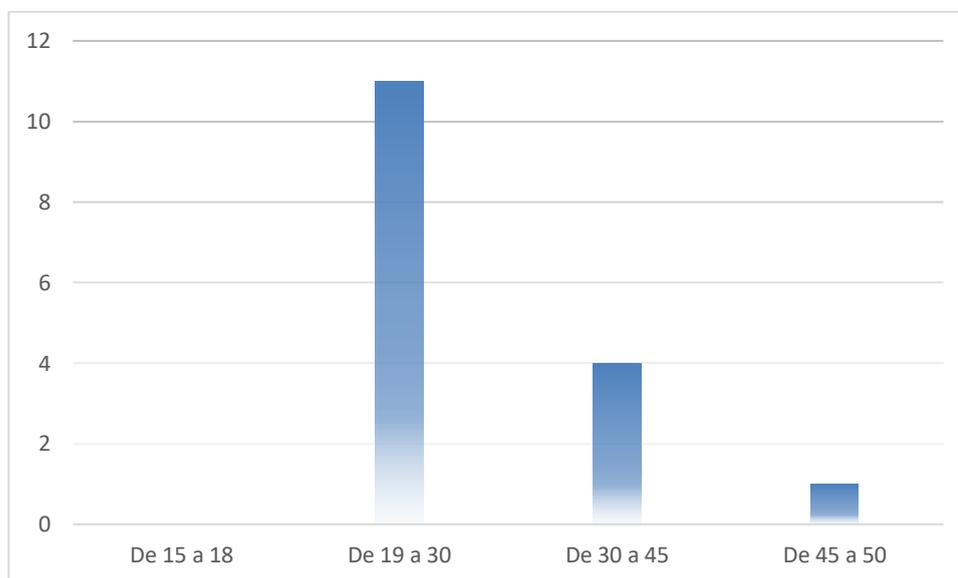


Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

A partir deste resultado, pode-se afirmar que o trabalho com motocicletas ainda é eminentemente masculino, o que torna a profissão ainda mais perigosa para as mulheres que tentam se firmar neste trabalho.

O Gráfico 2 traz o resultado da faixa etária dos entrevistados, então através deste gráfico é possível identificar que nenhum entrevistado está entre a faixa etária de idade dos 15 a 18, o que já é algo positivo, já que a lei exige 18 anos para ter a carteira de motorista. A maioria dos entrevistados está na faixa etária de 19 a 30.

Gráfico 2 - Faixa etária

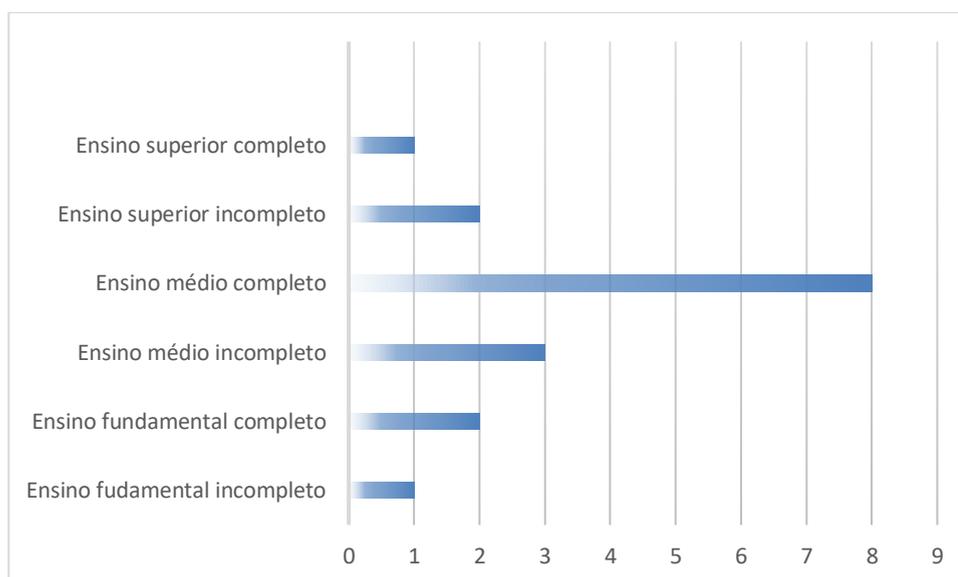


Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

De acordo com o Gráfico 2, 11 entrevistados estão na faixa etária entre 19- 30 anos, quatro dos entrevistados estão na faixa etária de 30 a 45 anos e apenas um, na faixa etária de 45 a 50. Assim, a maioria dos entrevistados são de maiores e jovens.

De acordo com o Gráfico 3 é possível identificar o nível de escolaridade dos entrevistados, então pode-se perceber que apenas um tem o ensino fundamental incompleto, dois entrevistados têm o ensino fundamental completo, 3 com o ensino médio incompleto, 2 com o ensino superior incompleto e um com o superior completo.

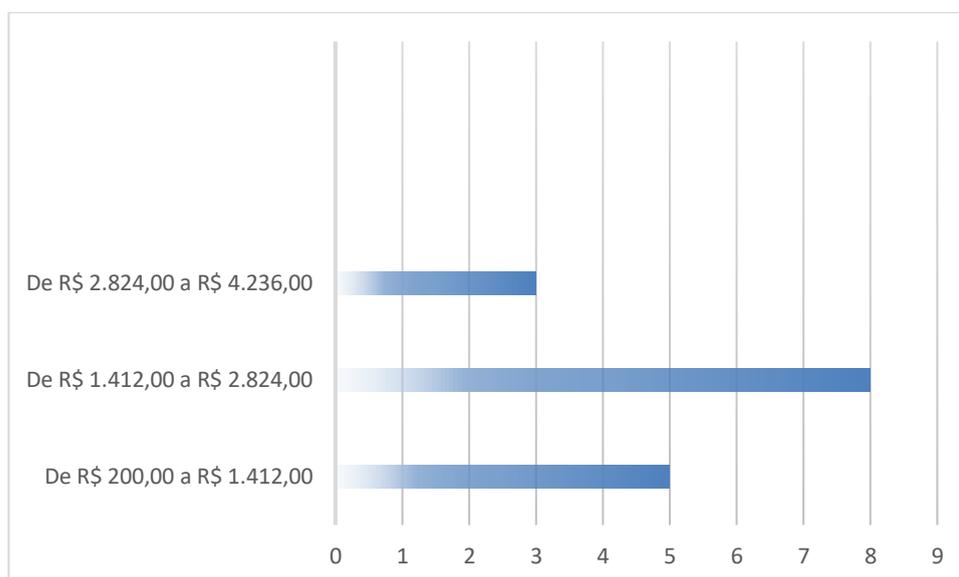
Gráfico 3 Nível de escolaridade



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 4 apresenta o resultado da renda mensal dos Motoboys e das motogirls que foram entrevistados na cidade de Guarabira-PB. A partir desse gráfico é possível notar a renda mensal dessa classe de trabalhadores que 5 deles têm a renda mensal de R\$ 200,00 a R\$ 1.412,00, 8 deles tem a renda mensal de R\$ 1.412,00 a R\$2.824,00 e apenas 3 tem a renda mensal de R\$2.824,00 a R\$4.236,00.

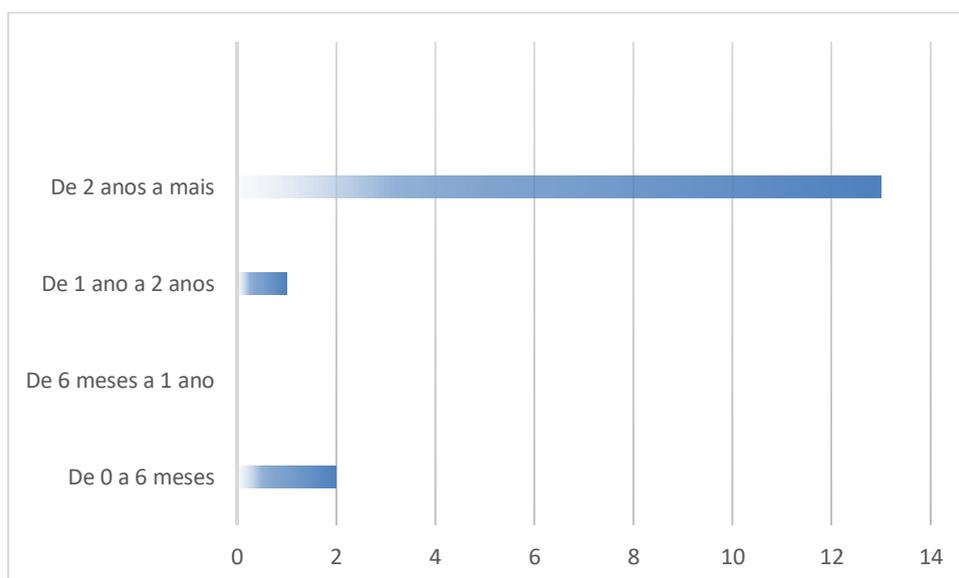
Gráfico 4 - Renda mensal



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 5 apresenta o tempo de exercício na função e a maioria dos entrevistados já trabalham há dois anos na função, o que representa uma profissão permanente.

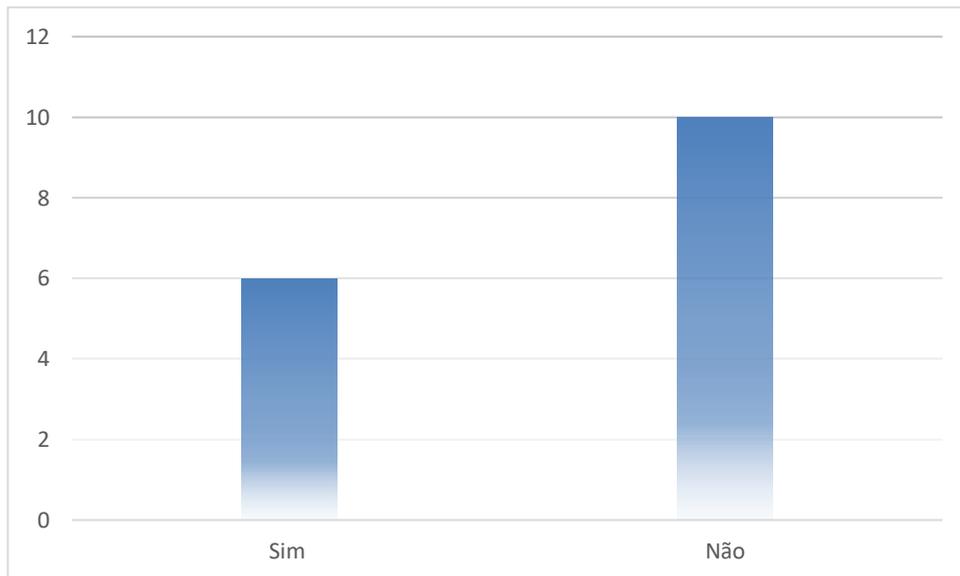
Gráfico 5 - Tempo de exercício na função



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 6 representa o resultado da única fonte de renda, o que demonstrou que o serviço de delivery não é a única fonte de renda. Assim, o valor da renda relatada no gráfico 4 é a junção deste trabalho com outro.

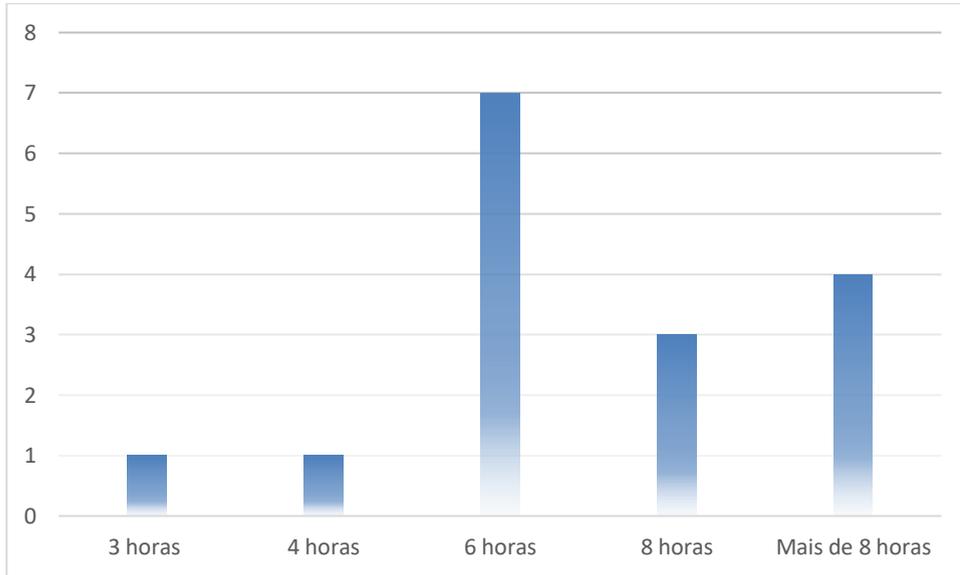
Gráfico 6 - Delivery como única fonte de renda



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 7 mostra a jornada de trabalho diária, e podemos perceber a precarização do trabalho na forma mais grave, tendo em vista que a profissão de Motoboy não é seu único trabalho, mas já perfaz uma jornada entre 6 e 8 horas.

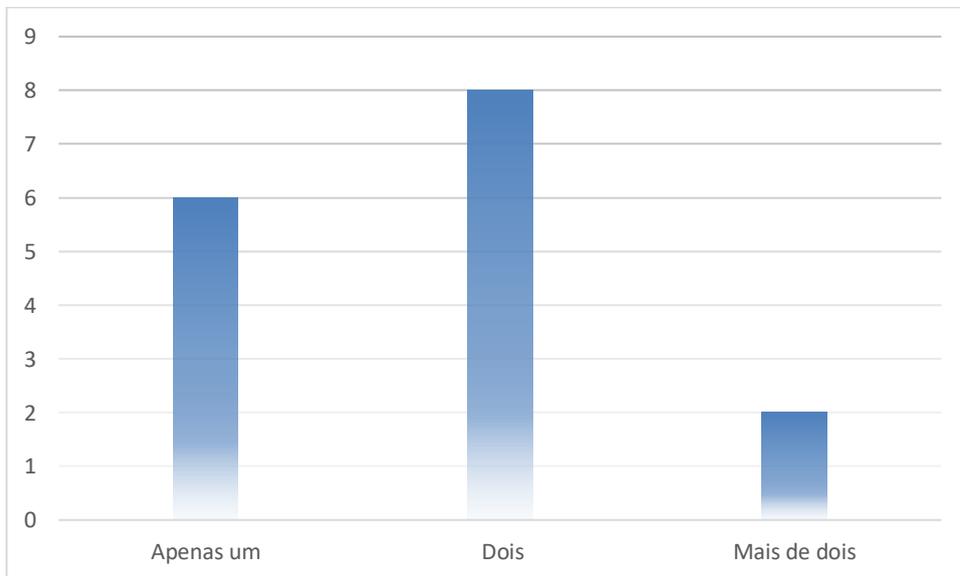
Figura 7 - Carga horária diária



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 8 mostra o número de empresas que os Motoboys atuam. Oito pessoas trabalham em dois estabelecimentos; duas pessoas em mais de dois estabelecimentos e seis pessoas em apenas um estabelecimento.

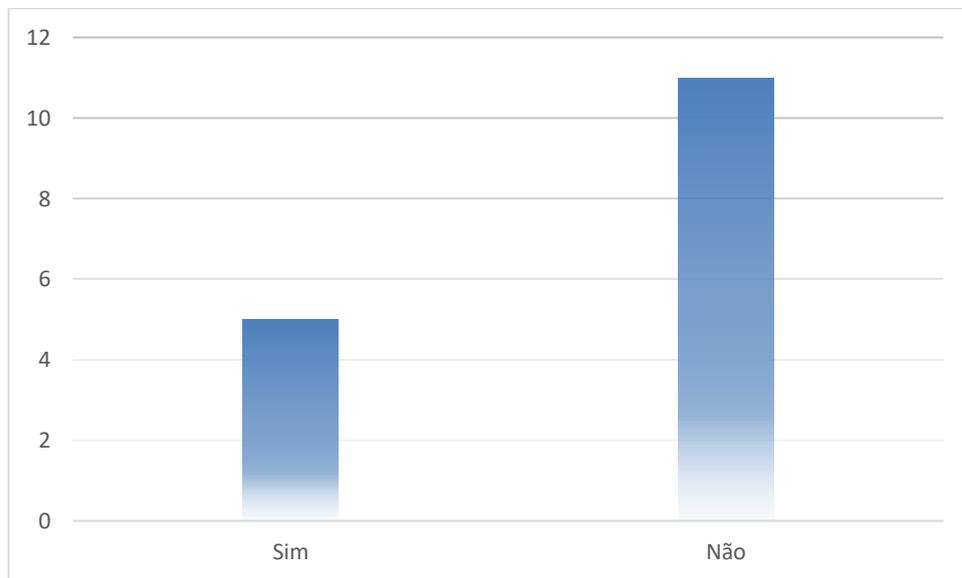
Gráfico 8 - Número de estabelecimentos trabalhados



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Quando foi perguntado se os trabalhadores eram cadastrados em algum aplicativo de delivery, a maioria respondeu que não, o que corresponde a 11 pessoas. Este resultado do Gráfico 9 mostra que o trabalhador fica subordinado ao que for determinado pelas empresas que prestam serviço sem nenhum direito trabalhista.

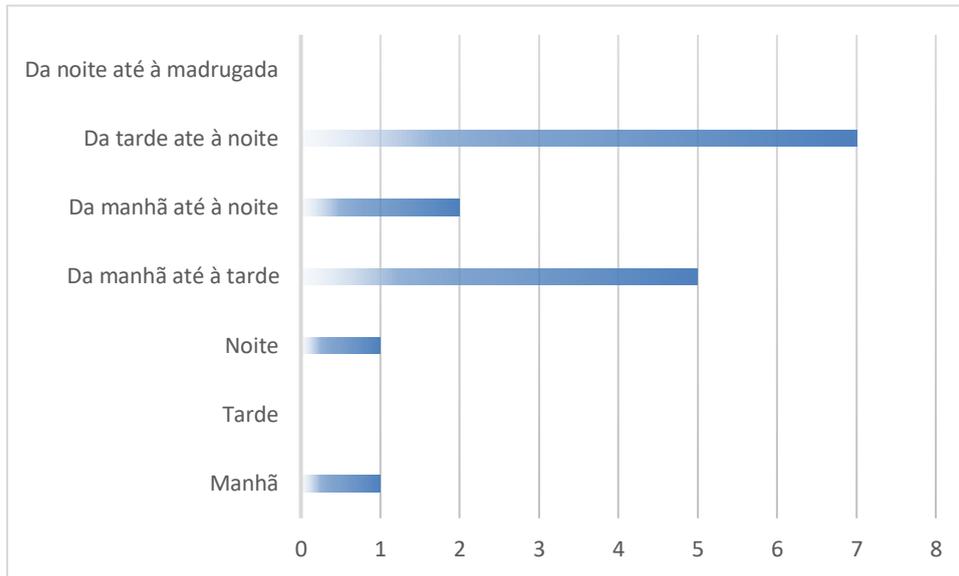
Gráfico 9 - Cadastro em aplicativo de delivery



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 10 representa o turno de trabalho dos entrevistados e mais uma vez evidencia a precarização do trabalho. O turno mais trabalhado é do final da tarde para noite, sete pessoas responderam, principalmente após outro trabalho, esticando a jornada.

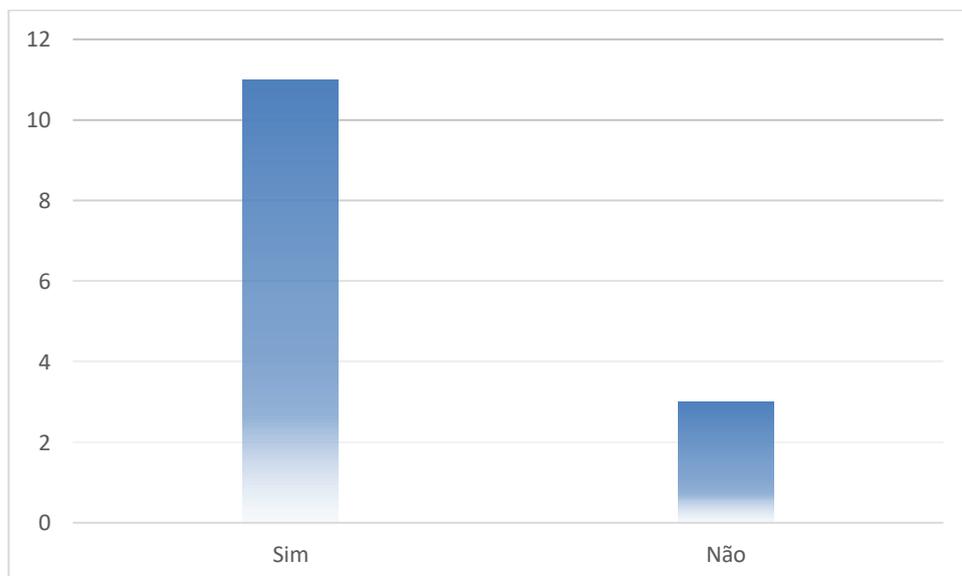
Gráfico 10 - Turno de trabalho



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 11 é o resultado da pergunta sobre a propriedade do veículo. A maioria das pessoas (11 pessoas) responderam que trabalham com sua própria moto.

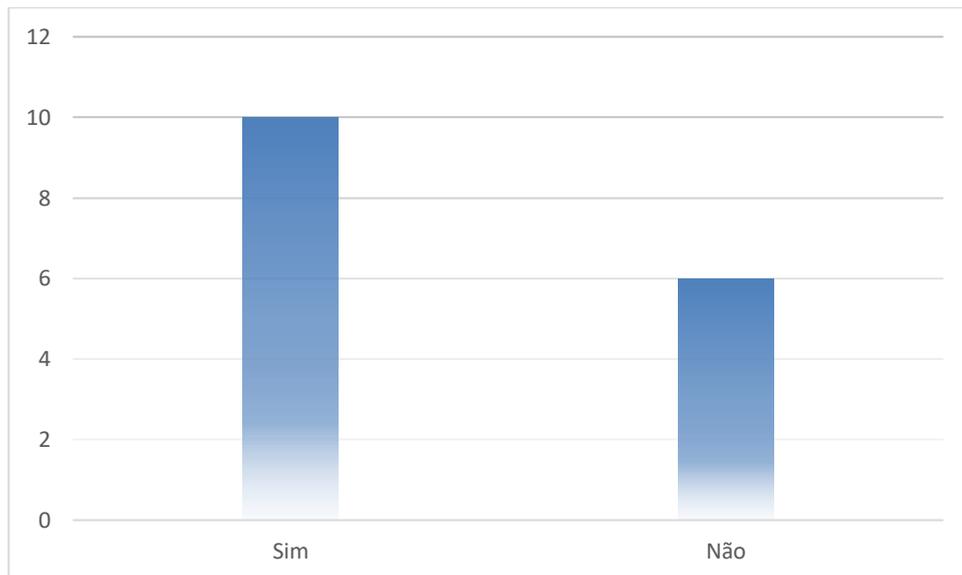
Gráfico 11 - Propriedade de veículo duas rodas



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 12 foi perguntado sobre o GPS da moto, pois é uma proteção importante para rastrear a moto em caso de roubo, e mesmo afirmando que ganham bem, as motos não tem gps e quando roubadas, os trabalhadores ficam no prejuízo.

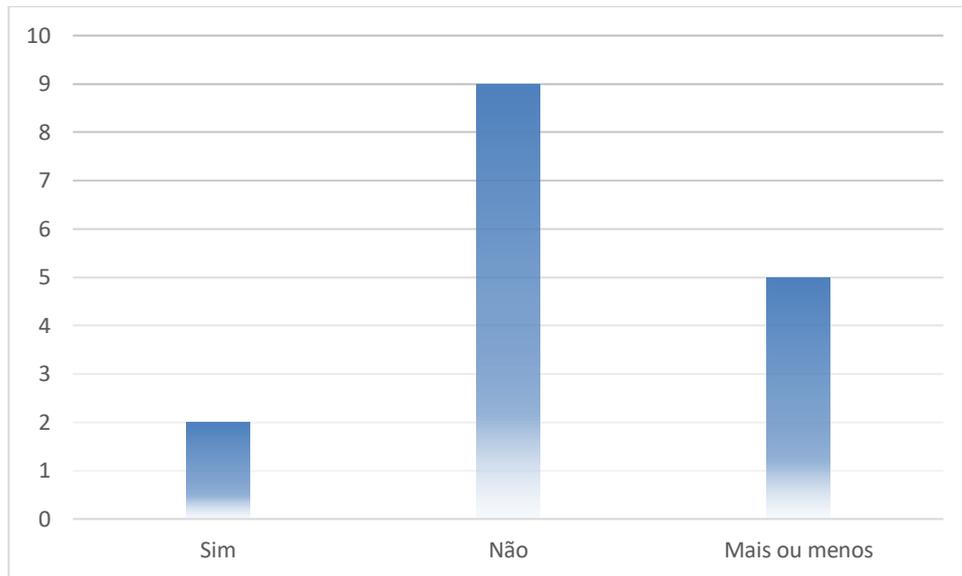
Gráfico 12 - Habilitação na categoria A



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 13 trouxe a percepção do trabalhador quanto ao cuidado das empresas com eles. A maioria, nove entrevistados, responderam que não há preocupação com a saúde deles.

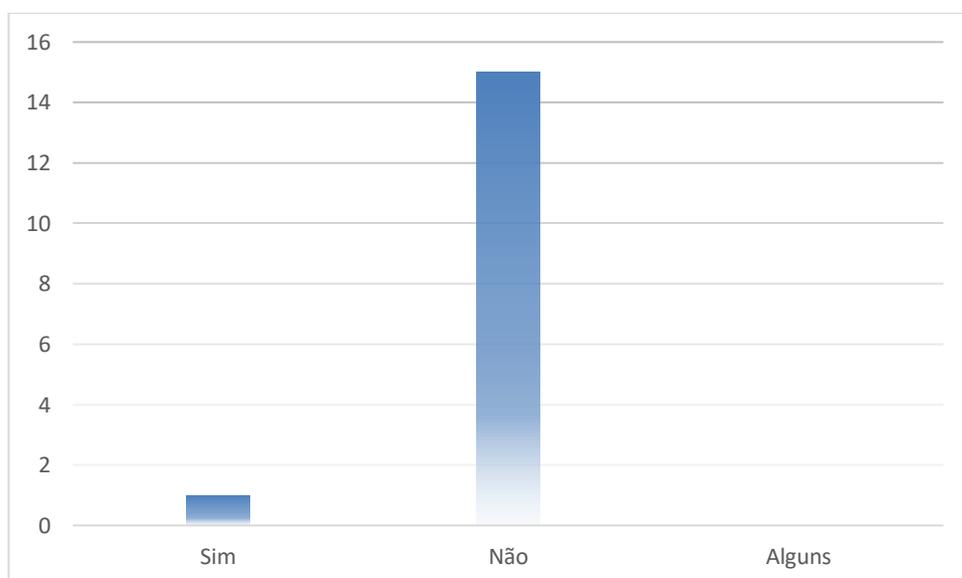
Gráfico 13 - Saúde e bem estar dos entregadores



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 14 apresenta o resultado da pergunta quanto à disponibilidade dos equipamentos de proteção individual (EPI). Quinze entrevistados afirmaram que não foram disponibilizados EPI e apenas um afirmou que a empresa disponibilizou.

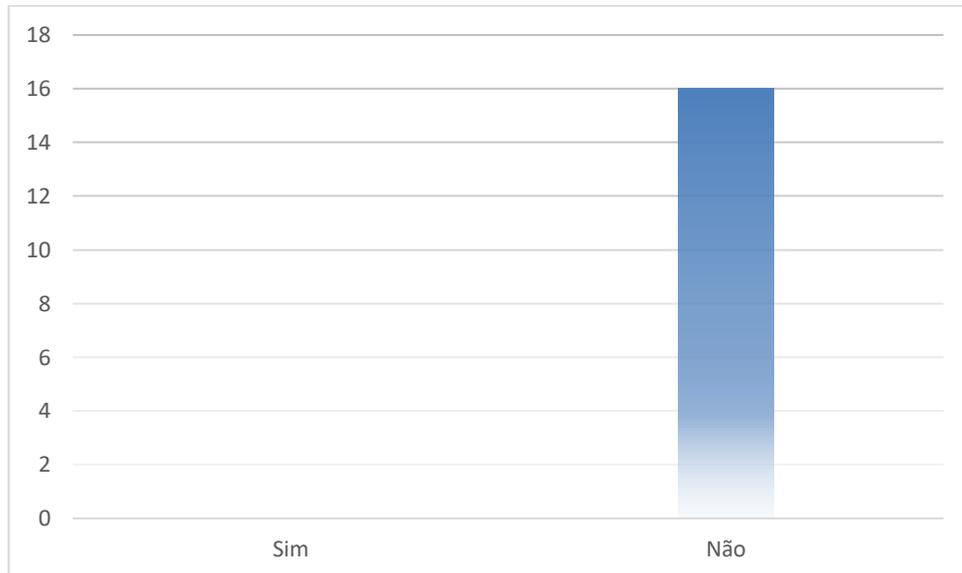
Gráfico 14 - Disponibilidade do uso de EPI pelas empresas



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

O Gráfico 15 apresenta o resultado da pergunta sobre a carteira de trabalho. A totalidade dos entrevistados afirmaram não ter carteira assinada. Assim, o adicional de periculosidade e noturno fica mais difícil de serem pagos.

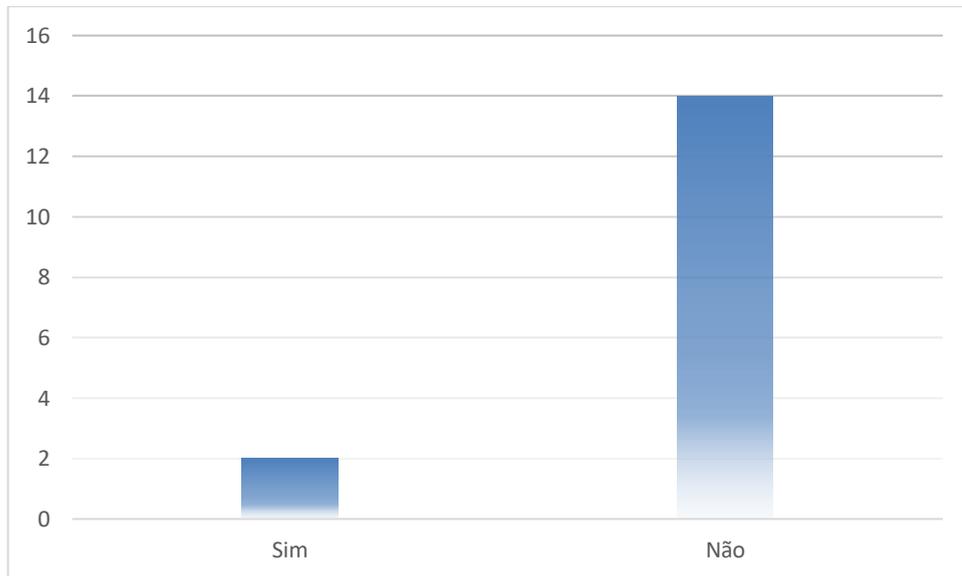
Gráfico 15 - Carteira assinada



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Ao ser perguntado se existia algum contrato com a empresa que trabalha diferente da carteira assinada, quatorze pessoas afirmaram que não existiam nenhum contrato e apenas duas responderam que existia, conforme o gráfico 16.

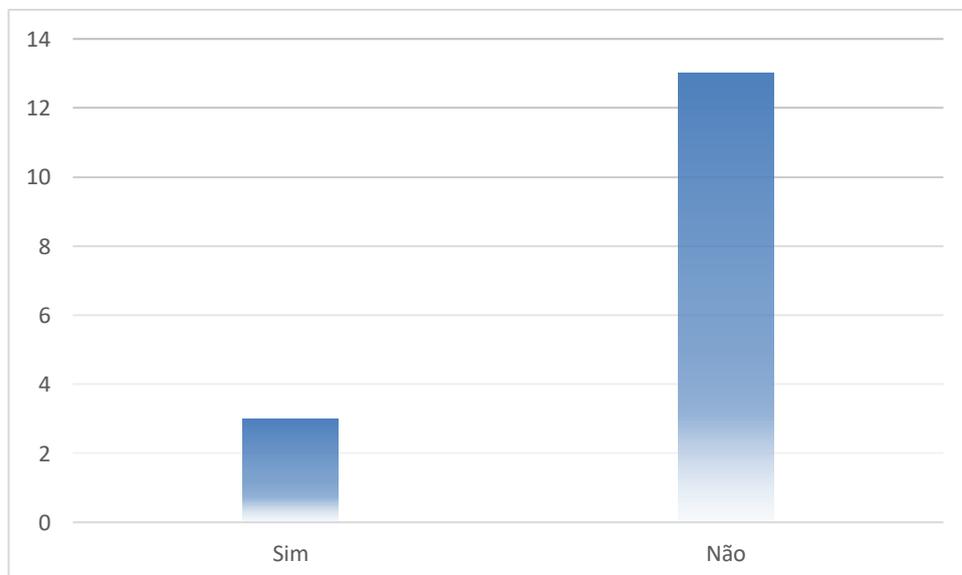
Gráfico 16 - Outro contrato além da carteira assinada



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Foi perguntado se o trabalhador era microempreendedor individual – MEI, treze pessoas responderam ser MEI e três afirmaram não ser MEI, conforme gráfico 17.

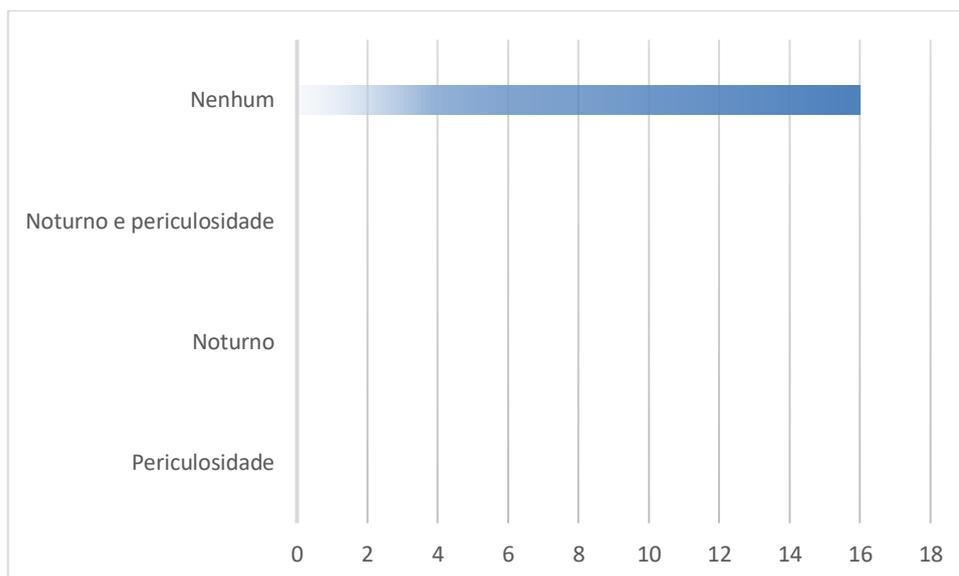
Gráfico 17 - Microempreendedor individual - MEI



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Por fim, foi perguntado se o trabalhador recebia algum adicional, sendo todos os entrevistados respondido não receber qualquer adicional, conforme demonstra o Gráfico 18.

Gráfico 18 - Recebimento de algum adicional



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Não receber nenhum adicional é trabalhar sem ganhar um direito que é reconhecido por lei. De acordo com o art. 73 da CLT, o trabalho noturno terá um adicional de, no mínimo, 20% em relação ao trabalho diurno. A hora noturna é exercida das 22h às 5h, se o Motoboy trabalha nesse horário, deveria receber adicional noturno, mas isto não é cumprido.

Todo Motoboy tem direito a receber o adicional de Periculosidade de 30%. Este direito foi aprovado em 2014 pela lei 12.997, que incluiu o parágrafo 4.º do artigo 193 da CLT.

Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a:

4º São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta.

A lei tornou obrigatório o pagamento do adicional, assim o trabalhador com motos (Motoboy) tem direito a receber o adicional de 30% do seu salário. Mas, isto não é cumprido, pois em sua maioria os trabalhadores não trabalham de carteira assinada ou com algum tipo de contrato como vimos nos resultados.

O fato da maioria dos trabalhadores serem MEI dificulta o reconhecimento do vínculo empregatício e, conseqüentemente, o pagamento do adicional

## 5. COMENTÁRIOS AOS RESULTADOS

Considerando o objetivo da pesquisa de compreender a forma de construção da relação de trabalho entre os Motoboys e as empresas na cidade de Guarabira- PB, a metodologia adotada será do tipo qualitativa.

Para responder a estas perguntas sobre as condições de trabalho dos motoboys, a pesquisa se desenvolverá através de um levantamento bibliográfico acerca das leis trabalhistas e uma pesquisa de campo na qual será aplicado um questionário com os entrevistados que exercem a função de Motoboy sobre as condições de trabalho. Serão escolhidas empresas do ramo alimentício da cidade de Guarabira.

Serão indagados entregadores na cidade de Guarabira-PB com abordagem das seguintes categorias: a) a forma de como é a relação de trabalho entre os motoboys e as empresas; b) relação entre a sociedade e os motoboys; C) relatos de perigos ou humilhações.

Em seguida serão tabulados, analisados os discursos e dispostos em gráficos e tabela.

O levantamento bibliográfico teve como principal objetivo a busca por artigos que falassem sobre os motoboys, foram usados o Google acadêmico e o site do Jusbrasil.

A entrevista foi feita com pessoas dos gêneros masculino e feminino, com a faixa etária de 15 a 50 anos de idade, o local da pesquisa foi na cidade de Guarabira- PB e esse questionário de pesquisa foi feito especificamente para os motoboys e as motogirls de Guarabira-PB.

A entrevista teve 23 perguntas, todas as perguntas foram pensadas de forma detalhada para que não ficasse nenhum tipo de dúvida sobre os motoboys e as motogirls, as perguntas que foram feitas são essas: Qual seu gênero; Qual a sua faixa etária idade; Qual seu nível de escolaridade; Qual a sua renda mensal; Há quanto

tempo você exerce a função de Motoboy ou motogirl; O delivery é a sua única fonte de renda; Qual a sua carga horária diária; Você trabalha em quantos estabelecimentos; Você é cadastrado em algum aplicativo; Qual turno você trabalha; O seu veículo de trabalho é próprio; Você é habilitado na categoria A; Você recebe bem para colocar um GPS na sua moto; As empresas se preocupam com a saúde e o bem-estar dos entregadores; As empresas disponibilizam os devidos EPI's; Caso aconteça algum acidente quem irá se responsabilizar; Você tem carteira assinada na empresa que você trabalha; Você é MEI; Você recebe algum adicional; Em caso de assalto como o Motoboy ou a motogirl irá pedir ajuda; Como irá ficar a questão do transporte de trabalho?

A maioria das entrevistas, totalizando 12, foi realizada presencialmente, enquanto apenas uma foi respondida de forma virtual. O registro das respostas ocorreu conforme elas eram enviadas ao formulário. Os entrevistados presenciais responderam durante a entrevista, enquanto o entrevistado virtual respondeu no momento que lhe foi conveniente. As entrevistas presenciais ocorreram em alguns bairros de Guarabira, no período noturno.

O foco dessa entrevista foi procurar por Motoboys e motogirls de Guarabira para responder o questionário de pesquisa, os entrevistados são pessoas com as idades acima de 18 anos e até mais de 50 anos, foram entrevistados Motoboys e motogirls da cidade de Guarabira e, no entanto, foram 12 entrevistados presencialmente e apenas um virtualmente, totalizando 13 entrevistados.

Para se compreender a análise dos dados, o processo de organização foi feito no programa do Excel, todas as perguntas foram separadas para se fazer a tabulação dos dados colhidos e a partir dessa tabulação os gráficos foram feitos para melhor interpretação.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a coleta de dados dos entrevistados é possível identificar que os Motoboys e as motogirls enfrentam um grande problema, pois apesar de existir o vínculo empregatício com as empresas, os trabalhadores não têm os seus direitos reconhecidos. Os resultados apontaram que nenhum tem a carteira assinada, não recebem nenhum adicional e é possível perceber que maioria não podem contar com a ajuda da empresa que os mesmos trabalham, pois quem tem que arcar com as consequências caso aconteça algum acidente são eles mesmos.

Das 16 empresas, apenas uma disponibiliza os devidos EPI'S. Assim, a saúde e o bem-estar dos Motoboys e das motogirls estão bastante comprometidas. Além de todo o perigo que enfrentam, relacionado ao estresse no trânsito e cansaço decorrente de outro trabalho.

A precariedade do trabalho foi evidenciada em todos os pontos analisados, mas é com esse trabalho exaustivo e de risco que muitos sustentam suas famílias. É a partir desse trabalho precário que muitos acham sua única oportunidade de trabalho ou mesmo sua única fonte de renda.

Por fim, destaco que é importante mais pesquisas e publicações que ressaltam a desvalorização e precariedade dessa categoria tão utilizada na atualidade para que quem sabe um dia seja revista a forma de contratação dessa classe de trabalhadores, que haja uma fiscalização nas empresas em que os mesmos trabalham para ver qual o modo que esses colaboradores estão sendo contratados, se os empregadores estão seguindo conforme o modelo de contratação da legislação.

Deve-se construir um contrato de trabalho garantindo algumas obrigatoriedades por ambos os lados. Assim, é possível garantir que os empregos permaneçam beneficiando a população e que as contratações ocorram sem exploração. Ser MEI não irá resolver o problema da exploração e precariedade, irá distanciar ainda mais o trabalhador de seus direitos.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Marilis et al. **Sociologia e Administração: Relações Sociais nas Organizações**. Elsevier Brasil, 2019.

AMORIM, Henrique J. Domiciano; MODA, Felipe B. Trabalho por aplicativo: uma síntese da intensificação do trabalho, da informalidade e da resistência política no contexto da Pandemia de COVID-19. **RTPS-Revista Trabalho, Política e Sociedade**, V. 6, N. 10, P. 105- 124, 2021.

CARVALHO, Leonardo Costa. **Revolução digital do trabalho: relações de emprego entre Motoboys e empresas digitais de delivery em goianésia/goiás**. 2021.

DELGADO, Mauricio José Godinho. **Manual de direito do trabalho**. Editora juspodvim: São Paulo, 2009.

KREIN, José Dari et al. **Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores. Flexibilização das relações de trabalho: insegurança para os trabalhadores**, 2018.

MACEDO, Abílio Rezende; COSTA, Felizardo Tchiengo Bartolomeu; JUSTO, José Sterza. O mototaxista no mundo do trabalho: precarização, desemprego e informalidade. **Revista Subjetividades**, v. 19, n. 1, p. 64-76, 2019.

MARCONI, m. De a.; lakatos, e. M. **Fundamentos da metodologia científica**. 7ª edição-são paulo: atlas. 2010.

MARTINS, Sergio P. **Manual de Direito do Trabalho**.14ª edição. Editora Saraiva, São Paulo, 2024.

MASCARELLO, Maria Cristina et al. Discussões acerca do vínculo empregatício e a precarização do serviço de entregadores de delivery. **Revista Projetos Extensionistas**, v. 1, n. 2, p. 148-158, 2021.

MORAES, Thiago Drumond et al. **Coletivo de trabalho e atividade dos Motoboys: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho**. 2008. Disponível em acesso em 31.01.2022.

NASCIMENTO, Libia Luiza Carneiro do Reis. **As condições de trabalho dos entregadores e entregadoras por aplicativos no Brasil durante a pandemia**. Princípios, v. 1, n. 160, 2020.

SALVAGNI, Julice; COLOMBY, Renato Koch; CHERON, Cibele. Em contexto de pandemia: entregadores de aplicativos, precarização do trabalho, esgotamento e mobilização. Simbiótica. **Revista Eletrônica**, v. 8, n. 3, p. 149-169, 2021.

SILVA, mariéli brum da; oliveira, michele braga de; fontana, rosane teresinha. Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. **Revista brasileira de enfermagem**, v. 64, p. 1048-1055, 2011.

**APÊNDICE A:  
A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS  
ALIMENTÍCIAS NA CIDADE DE GUARABIRA - PB**

## A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE MOTOBOYS E EMPRESAS ALIMENTÍCIAS NA CIDADE DE GUARABIRA - PB

**B** *I* U  

O questionário tem como objetivo coletar as respostas dos entregadores e entregadoras de Delivery da cidade de Guarabira-Paraíba para um trabalho de conclusão de curso.

Qual o seu gênero? \*

- Masculino
- Feminino
- Prefiro não dizer

⋮

Qual a sua faixa etária de idade? \*

- De 15 a 18
- De 19 a 30
- De 30 a 45
- De 45 a 50



Qual seu nível de escolaridade? \*

- Ensino fundamental incompleto
- Ensino fundamental completo
- Ensino médio incompleto
- Ensino médio completo
- Ensino superior incompleto
- Ensino superior completo

Qual a sua renda mensal? \*

- De R\$ 200,00 a R\$ 1.412,00
- De R\$1.412,00 a R\$ 2.824,00
- De R\$ 2.824,00 a R\$ 4.236,00



Há quanto tempo você exerce a função de motoboy ou motogirl? \*

- De 0 a 6 meses
- De 6 meses a 1 ano
- De 1 ano a 2 anos
- De 2 anos a mais

O Delivery é a sua única fonte de renda? \*

Sim

Não

---

Qual a sua carga horária diária? \*

3 horas

4 horas

6 horas

8 horas

Mais de 8 horas

---

Você trabalha e quantos estabelecimentos? \*

Apenas um

Dois

Mais de dois

---

⋮

Você é cadastrado em algum aplicativo de Delivery? \*

Sim

Não



Qual turno você trabalha? \*

- Manhã
- Tarde
- Noite
- Da manhã ate à tarde
- Da manhã ate à noite
- Da tarde ate à noite
- Da noite ate à madrugada

O seu veículo de trabalho é próprio? \*

- Sim
- Não

---

Você recebe bem para colocar um GPS na sua moto? \*

- Sim
- Não

As empresas se preocupam com a saúde e o bem estar dos entregadores? \*

- Sim
- Não
- Mais ou menos

As empresas disponibilizam os devidos EPI's \*

- Sim
- Não
- Alguns

Você tem carteira assinada na empresa que você trabalha? \*

- Sim
- Não

...

Você tem algum tipo de contrato com a empresa que você trabalha? \*

- Sim
- Não

Você é MEI? \*

Sim

Não

---

Você recebe algum adicional? \*

Periculosidade

Noturno

Noturno e Periculosidade

Nenhum