

# DA “BATEDEIRA” À “LARANJADA”: O PERFIL DOS ENTREGADORES POR APLICATIVO DE SALVADOR (BA)

*From the “Mixer” to the “Oranges”: the profile of delivery people using apps in the city of Salvador, Bahia*

**Cláudio André de Souza**

UNILAB / UCSAL, Salvador, BA, Brasil.

**Vinícius Matias Figueiredo de Lacerda**

UCSAL, Salvador, BA, Brasil.

## Informações do artigo

Recebido em 21/06/2022

Aceito em 05/07/2022

## Como ser citado (modelo ABNT)

SOUZA, Cláudio André; LACERDA, Vinícius Matias Figueiredo de. DA “BATEDEIRA” À “LARANJADA”: O PERFIL DOS ENTREGADORES POR APLICATIVO DE SALVADOR (BA). *Direito, Processo e Cidadania*. Recife, v. 1, n. 2, p. 217-246, maio/ago., 2022.

## Editor responsável

Prof. Dr. José Mário Wanderley Gomes

## Resumo

Este artigo analisa, quantitativamente, através de censo, o perfil dos entregadores por aplicativos no município de Salvador, Bahia, à luz do contexto evolutivo dos modelos produtivos. Além disso, buscamos responder, mesmo que preliminarmente, em que medida o trabalho digital no modelo online-to-offline favorece a precarização ainda maior do trabalho. Nesse sentido, o presente trabalho investigou os pontos positivos (“batedeira”) e negativos (“laranjadas”) que permeiam o cotidiano dos entregadores por aplicativo de Salvador (BA) para assim identificar quais são os principais fatores envolvidos na dinâmica dessa atividade, ainda em expansão. Conclusão: diante do cenário de flexibilização das relações trabalhistas e da redução de postos formais de trabalho, a precarização vista no ambiente de trabalho dos entregadores soteropolitanos passa a ser naturalizada e tratada como uma alternativa de sobrevivência validada socialmente pelos jovens, constituindo um paradoxo onde o mesmo trabalho que aprisiona aparentemente liberta.

**Palavras-Chave:** Uberização. Trabalho. Delivery.

## Abstract

This article analyzes, through a quantitative method of census, the profile of delivery people using apps in the city of Salvador, Bahia, in the light of the evolutionary context of production models. In addition to outlining the profile of these workers, we seek to answer, even if preliminarily, to what extent digital work in the online-to-offline model favors an even greater precariousness of work. In this sense, the present work investigated the positive points (“mixer”) and negative (“oranges”) that permeate the daily life of delivery people by application in Salvador (BA) to identify what are the main factors involved in the dynamics of this activity, even expanding. It was concluded that, given the scenario of flexibilization of labor relations and the reduction of formal jobs, the precariousness seen in the work environment of the Salvadoran deliverymen is now naturalized and treated as an alternative for survival socially validated by young people, constituting a paradox where the same work that imprisons apparently frees.

**Keywords:** Uberization. Job. Delivery

## 1 INTRODUÇÃO

Os entregadores por aplicativo se tornaram essencial para movimentar a economia do município de Salvador (BA). Normalmente montados em uma moto ou bicicleta e conectado a um aplicativo, através do seu smartphone, os entregadores recebem solicitações e orientações rápidas sobre como será dar a prestação do seu serviço de

entrega; e com a mesma velocidade que recebem o pedido, esforçam-se para cumprir a missão dada, mesmo que todo esforço empregado lhe tragam prejuízos.

O serviço de entregas, também chamado de delivery, tão popular atualmente por conta dos entregadores por aplicativo, tem como precursor a criação dos primeiros restaurantes na Roma antiga. Na época, muitos trabalhadores da classe baixa romana não tinham condições de ter a própria cozinha, e era através dos *thermopolium* (um proto-restaurant) encontrados em Pompéia, onde os trabalhadores se alimentavam. Ainda não havia o sistema de entregas.

Há registros que o primeiro serviço de entrega teria ocorrido na Itália, especificamente em Nápoles, nos anos 1889, onde a primeira pizza foi entregue ao casal real da época: rei Umberto e rainha Margherita (BUTLER, 2014). Há também a versão contada que, na Índia (1890), já havia um serviço de entrega na cidade de Mumbai, feito pelos *dabbawalas* (entregadores de marmitta), numa bicicleta ou carrinho de mão. O serviço realizado até hoje consiste na retirada da marmitta (ou *dabba*) na casa do trabalhador pelos *dabbawalas* e entregue no seu local de trabalho. Ao final da refeição, os *dabbawalas* recolhem as marmittas e as devolvem na casa do trabalhador (AGRAWAL, 2011).

Na Primeira Guerra Mundial (1914-1918), o serviço de entregas foi muito usado para distribuir a chamada ração militar (latas com comida aquecida e água fresca) aos soldados americanos entinchados. Na Segunda Guerra Mundial (entre 1939 e 1945), o serviço permitiu que fossem entregues alimentos pré-cozidos. As entregas de ração militar nas guerras que sucederam acompanharam a evolução do serviço de delivery para os civis e atualmente os soldados têm um cardápio variado com mais de 24 tipos de menus, inclusive vegetariano (CABRAL, 2013; REINA, 2017; BUTLER, 2014).

No Brasil, o delivery se disseminou a partir de 1980 com a popularização da entrega de pizzas a domicílio, na cidade de São Paulo. Os pedidos eram feitos pelos famosos "disk pizza". Na época, São Paulo contava com aproximadamente 200 restaurantes. Hoje há mais de 4.500 pizzarias na cidade de São Paulo, que fazem sustentar a tradição paulistana de pedir uma pizza e desenvolveram ainda mais o serviço de motoboys na região e seu entorno (XAVIER, 2015).

Atualmente, além das pizzas, outros produtos entraram no rol de entregas, tornando, os então motoboys, praticamente entregadores de todo e qualquer produto que seja possível transportar numa moto ou bicicleta. A rapidez e o baixo custo do serviço

fizeram com que algumas empresas se especializaram nesse ramo econômico, organizando as atividades dos trabalhadores por elas contratados, seja prestando serviços para pessoas físicas ou jurídicas.

Esse tipo de negócio foi bem absorvido com o desenvolvimento do modelo de produção reestruturante implementado no Brasil a partir de 1990, que tem na terceirização sua principal mola propulsora. Assim, cada dia mais, tornou-se financeiramente vantajoso a contratação de empresas especializadas em entregas rápidas, que além de prestarem um serviço de qualidade, também assumem para si toda responsabilidade de contratação e gestão das atividades.

Apesar do desenvolvimento histórico do serviço de entrega, pode se dizer que sua consolidação ocorreu graças à disseminação da tecnologia em nossa sociedade, sobretudo a popularização dos smartphones. Além da praticidade no acesso à internet, a redução dos seus custos de ferramentas digitais, o consequente aumento das interações sociais no ambiente online, o desenvolvimento de negócios que oferecem serviços online-to-offline, a intensificação da crise econômica no Brasil e com a necessidade de redução de despesas operacionais promovidas pelo uso da internet, a facilidade no armazenamento de informações e possibilidade de mapeamento, controle e automatização nas relações de consumo, fizeram com que os entregadores por aplicativo se tornassem o elemento essencial para toda essa nova estrutura implementada no ambiente virtual pudesse se desenvolver e promover a disrupção dos negócios tradicionais.

Prova disso é o crescente número de pesquisas e reportagens jornalísticas ao longo dos últimos anos, demonstrando o maior interesse social sobre esse tipo de assunto. Entre os anos janeiro de 2004 e janeiro de 2020, viu-se, no mundo, um aumento de 250% em pesquisas dos internautas pelo termo "delivery" no maior site de buscas da internet: o Google. Entretanto, nada se compara ao aumento no interesse registrado após a implantação de medidas de restrição de mobilidade nas cidades do mundo, adotadas como medidas de prevenção para a propagação do coronavírus (COVID-19), no ano de 2020. Segundo o Google Trends<sup>1</sup>, de fevereiro até abril de 2020 teve-se um aumento no interesse de impressionantes 222%, somente em 3 meses. No Brasil, entre janeiro de 2004 e janeiro de 2020, a busca pelo termo "delivery" aumentou 250%, e, entre fevereiro e abril, aumentou 300%.

---

<sup>1</sup> Google Trends está disponível em: <https://trends.google.com.br/trends/explore?geo=BR&q=delivery>.

Por isso é tão importante compreender em que medida o trabalho digital no modelo online-to-offline favorece a precarização ainda maior do trabalho. Nesse sentido, esse artigo analisou os modelos produtivos que sustentam a criação e o desenvolvimento do serviço dos entregadores por aplicativo, investigou o trabalho digital dos entregadores e suas consequências na vida deles, para, enfim, traçar o perfil médio da classe dos trabalhadores de aplicativo na capital baiana.

O presente artigo apresenta dados coletados em novembro de 2019, em um período anterior à pandemia de Covid-19 através da metodologia de ponto de fluxo, sendo uma amostra não-probabilística e que ouviu a maior parte dos entregadores nos bairros da Pituba, Rio Vermelho, Barra e Graça, onde se localizam restaurantes e shoppings de Salvador. Foram ouvidos 105 trabalhadores, havendo uma clara saturação nas respostas, o que demonstra uma homogeneidade no perfil destes trabalhadores. Este segmento se tornou a principal “mola propulsora” dos negócios durante o período de isolamento social. Ao mesmo tempo, uma fonte de renda em tempos difíceis.

## **2 OS MODELOS PRODUTIVOS NO DESENVOLVIMENTO DO SERVIÇO DE ENTREGAS POR APLICATIVOS**

A industrialização como atividade econômica capitalista, tal qual se conhece atualmente, se consolidou em meados da Segunda Revolução Industrial (1850-1970). A acumulação crescente de bens e capitais, fez aumentar a capacidade produtiva, a diversificação na produção e da especialização, e também o controle do trabalho. No início do século XIX, com o aumento da exploração do trabalhador, o controle do trabalho se intensificou, a ponto de se exigir o cumprimento de jornadas de até 14 horas de trabalho diárias, em ambientes insalubres e com percepção de salários baixíssimos e péssimas condições de trabalho (PINTO, 2007).

Após essa fase, a automação que aos poucos substituiu os trabalhadores em setores degradantes, também passou a incorporar os saberes técnicos deles, intervindo no ritmo e na intensidade das atividades desenvolvidas. A partir de meados do século XIX, dentre os diversos estudiosos que passaram a se debruçar sobre essas questões, Frederick Taylor se destacou.

Em suas experiências fabris, Taylor concluiu que caso subdividisse, ao extremo, diferentes atividades em tarefas de fácil e rápida execução, seria capaz de encontrar a duração “real” para cada operação (PINTO, 2007).

Buscando estimular o consumismo de massa de produtos padronizados, Henry Ford adaptou os estudos de Taylor para a sua linha de montagem em série. O sistema taylorista/fordista expandiu-se durante as duas grandes guerras mundiais, tendo sido amplamente difundido com o ciclo do crescimento econômico, lastreado no consumismo e na produção em massa. As lutas de classe se mantiveram em relativo equilíbrio em razão da articulação ocorrida com os Estados de Bem-Estar Social (welfare state) e à constituição dos sindicatos de trabalhadores. Entretanto, em meados da década de 1970, sobretudo após a crise do petróleo em 1973, a indústria modificou suas estratégias de padronização, passando perseguir: uma alta capacidade de produção de diferentes modelos do mesmo produto, com altos índices de qualidade, baixos preços finais, menor tempo e precisão na entrega (PINTO, 2007).

Enquanto o Brasil sofria com os efeitos da ditadura militar em meados do século XX, os países do capitalismo central buscavam adaptar os princípios do liberalismo clássico às exigências de um Estado de Bem-Estar Social, mais assistencialista e regulador, inaugurando a Terceira Revolução Industrial e formulando as bases para o capitalismo neoliberal ou neoliberalismo.

Sob a ótica do neoliberalismo, o papel do Estado ficaria adstrito à integridade da moeda e a garantia dos direitos de propriedade privada através dos mecanismos estatais de estruturação, e também no apoio ao livre funcionamento dos mercados, intervindo ao nível mínimo, conforme ensina Harvey (2007).

Em que pese, no Brasil, os movimentos sociais da década de 1980 retardarem a chegada dos ideais neoliberais, percebe-se, que a partir de 1990, nos governos de Fernando Collor e depois no de Fernando Henrique Cardoso, há uma presença mais notória do neoliberalismo no país (ANTUNES, 2005; BRAGA, 2012).

Para Harvey (2007), se para os países do capitalismo central o neoliberalismo representou uma destruição das estruturas e os poderes institucionais do Estado, para países periféricos do capitalismo, como o Brasil, o avanço do neoliberalismo teve efeitos mais preocupantes, por não vivenciarem o welfare state. Isso porque a disseminação da ideologia neoliberal surgiu em contraposição às práticas regulatórias do Estado de

Bem-Estar Social, sustentando práticas que se revelariam contraditórias quanto a noção de “liberdade” defendida pelo neoliberalismo.

É importante destacar que a história social do trabalho livre que se conhece hoje no Brasil tem seu berço na escravidão. É com a abolição da escravatura que foi inaugurado o mercado formal competitivo de trabalho, bem como uma reorganização das sociedades de classe até então vigentes.

Os censos realizados em 1872 e 1890 no Brasil, demonstram que a população do período era majoritariamente formada por pretos e pardos. Com o incentivo a entrada de imigrantes no país, fundada na tese do “branqueamento social”, em 1940, esse percentual sofreu acentuada redução<sup>2</sup>. Assim, sem possibilidades de concorrer em condições reais no novo modelo de produção econômica, o trabalhador da raça negra perdeu a condição de classificação social, tornando-se vítima das mais violentas covardias, como por exemplo, exigindo-se que ele trabalhasse com orgulho, no mesmo local que antes era tratado com desumanidade (SOUZA, 2017).

Ainda que os divulgadores do Estado Novo atribuam a Getúlio Vargas o fim de fato da escravidão (CARDOSO, 2019), após 40 anos da sua abolição legal, é possível reconhecer traços do racismo institucional e estrutural nas relações sociais contemporâneas, gestados antes da abolição da escravatura. Não há como negar que o longo período de escravidão despersonalizou o rosto da população negra e a coisificou. Segundo Cardoso (2019, p. 54): “Ao final, restava apenas sua cor, associada definitivamente ao trabalho pesado e degradante”.

Essas raízes históricas do trabalho brasileiro tornam-se essenciais para compreensão das relações trabalhistas ainda em desenvolvimento no país e conhecimento dos agentes que formam o precariado brasileiro, isso é, o “proletariado precarizado”, nos

---

<sup>2</sup> O primeiro recenseamento do país ocorreu em 1872, e nesse momento concluiu-se que 38,1% da população era formada por brancos e 58% era composta de pretos ou pardos (sendo 42,8%, considerada livre, e 15,2%, escrava). Em 1890, após a abolição da escravidão, o percentual de brancos aumenta para 44% e o de pretos e mestiços (pardos) reduziram para 47%. Nesse ano a categoria “parda” foi substituída pela “mestiça” no quesito “raça”. A mestiçagem como categoria estava relacionada à “tese do branqueamento”, presente nas décadas iniciais da República. Em 1940, após a entrada de milhares de imigrantes no Brasil, o primeiro censo demográfico feito pelo IBGE, apontou que 63,5% da população era branca e 35,8% era preta ou parda. (REVISTA DO IBGE, 2018).

termos de Braga (2012) ou da “superpopulação relativa”, excluídos os lumpemproletariados<sup>3</sup> e a população pauperizada, nos termos de Marx (1996).

Segundo Braga (2012, apud Marx), é comum que a acumulação capitalista produza uma população trabalhadora excedente e necessária ao modelo de produção capitalista, que pode ser fracionada na: população flutuante, composta por trabalhadores atraídos e repelidos pelo empresariado; população latente, formada por jovens e trabalhadores à espera de oportunidade para estabelecer-se na indústria; a população estagnada, composta por parte da força ativa de trabalho, ocupantes de funções que em razão da deterioração e do mau pagamento, rebaixa a condição de vida a níveis subnormais de existências; e a população pauperizada, formada por indigentes e de incapacitados para o trabalho em razão de idade, doença ou acidente.

O termo “proletariado precarizado”, refere-se à união das populações flutuante, latente e estagnada designada por Marx. Segundo Braga (2012, p. 18), essa definição permite localizar o precariado “no coração do próprio modo de produção capitalista e não como subproduto da crise do modo de desenvolvimento fordista”, bem como “ênfaticamente a dimensão histórica e relacional desse grupo como parte integrante da classe trabalhadora” e ainda “possibilitar tratar precariedade como uma dimensão intrínseca ao processo de mercantilização do trabalho”.

Na história do trabalho no Brasil, o modelo de produção fordista, ainda que periférico, comportou diversos modelos de regulação: o populista, em 1943-1964, objetivando garantir a reprodução das relações de produção em condições sociais do capitalismo periférico; e o autoritário, em 1964-1986; visando, entre outras coisas, restabelecer a capacidade de absorver os conflitos classistas (BRAGA, 2012).

O modelo de produção brasileiro, ainda supôs momentos diferentes do regime de acumulação despótico: a superação do toyotismo primitivo (meados dos anos 1940); seguida pelo auge, no chamado período do “milagre” econômico brasileiro (1968 até 1974), pela crise da chamada “década perdida” (1978 até 1989); e pela substituição do fordismo por um regime de acumulação pós-fordista e financeirizado (1994 até os dias atuais) (BRAGA, 2012).

---

<sup>3</sup> Por lumpemproletariado, Karl Marx entendia “o lixo de todas as classes” que compreendia as pessoas arruinadas saídas da burguesia, soldados desmobilizados, malfeitores recém-saídos da cadeia, vagabundos, batedores de carteira, mendigos, rufiões, entre outros.

Esse debate torna-se importante porque, segundo Pinto (2007, p. 40), a difusão “do sistema toyotista de organização somente pôde ser viabilizada pelo amparo jurídico e institucional dado pelos Estados nacionais às relações entre empresas e, principalmente, entre a classe trabalhadora e o empresariado.”

Em linhas gerais, o Estado brasileiro foi o principal agente promotor da transição do fordismo ao pós-fordismo financeirizado, alimentando-se por relações políticas baseadas em interesses materiais arraigados na estrutura de classes, ainda desprovida de recursos organizativos, ideológicos e políticos. A essa cultura de controle das massas, da manutenção das desigualdades sociais, do status de subdesenvolvido, da produção barata e do trabalho de baixo valor, dá-se o nome de política do precariado. Como efeito, tem-se o alargamento do exército de proletários e o aumento da precarização do trabalho, enquanto “o atraso continua dominando o moderno” (BRAGA, 2012).

Nos países capitalistas de vanguarda, o modelo toyotista apresentado em complementação ao taylorista/fordista, resultou numa importante quebra de paradigma ao impor ao trabalhador o domínio do conhecimento de uma variedade de funções (trabalho polivalente) com potencial de manejo simultâneo de diversas máquinas (*savoir fair*), o estímulo à valorização do trabalho em equipe, a utilização do sistema *kanban*, a abolição de grandes estoques, a utilização da pesquisa de mercado e controle visual da produção através do chamado *Círculo de Controle de Qualidade (CCQ)*, tendo sempre como base a produção em menor tempo possível, produzindo somente o que fosse necessário, no tempo e na quantidade necessária (*just in time*) (PINTO, 2007).

Com a inserção do pensamento neoliberalista na economia, o toyotismo foi remodelado, sobretudo ante a utilização de tecnologia/automação eletrônica como ferramenta para aumentar a qualidade e a diversidade dos produtos e ainda reduzir o seu tempo de produção. Essa fase histórica foi chamada de Terceira Revolução Industrial ou Revolução Microeletrônica.

O processo de automação deflagrado nesse período foi a base para criação das máquinas de comunicação em rede, um dos pilares essenciais no bojo das organizações quanto à ressignificação do papel da informação. Miziara (2019), sintetizando os estudos de Schwab (2016), conceitua a Quarta Revolução Industrial ou Indústria 4.0 como sendo: “a revolução informacional ou tecnológica, marcada pelo aparecimento e desenvolvimento de um conjunto de tecnologias disruptivas”.



Essas tecnologias são encontradas, por exemplo, na utilização de inteligência artificial, big data, robótica, realidade aumentada, nanotecnologia, biologia sintética, impressão 3D e na internet das coisas, onde dispositivos e objetos passam a se conectar uns aos outros por meio da internet.

Schwab (2016, apud MIZIARA, 2019) esclarece que a Quarta Revolução industrial não se define por cada uma das tecnologias acima elencadas, mas sim pela convergência e sinergia entre todas elas. Diferenciando das revoluções anteriores, em razão da velocidade, amplitude, profundidade, a fusão entre tecnologias e a interação entre os “domínios físicos, digitais e biológicos”.

Em meio à Quarta Revolução Industrial observa-se o aparecimento de novas profissões, a extinção ou adaptações de muitas atividades que aos poucos ou abruptamente vem sendo suplantadas pela tecnologia (FREY e OSBORNE, 2013), bem como o constante estímulo social à adaptação de competências pessoais que permitiriam melhor dialogar com as novas formas da sociedade se relacionar, incentivando cada dia mais a virtualização das relações sociais. Antunes (2018) destaca que:

ao mesmo tempo que se amplia o contingente de trabalhadores e trabalhadoras em escala global, há uma redução imensa dos empregos; aqueles que se mantêm empregados presenciam a corrosão dos seus direitos sociais e a erosão de suas conquistas históricas, consequência da lógica destrutiva do capital que, conforme expulsa centenas de milhões de homens e mulheres do mundo produtivo (em sentido amplo), recria, nos mais distantes e longínquos espaços, novas modalidades de trabalho informal, intermitente, precarizado, “flexível”, depauperando ainda mais os níveis de remuneração daqueles que se mantêm trabalhando.

Nesse ambiente social de interações reais e virtuais, foi desenvolvido o modelo de negócios chamado “*online-to-offline*” (O2O), que consiste na intermediação da oferta de bens e serviços através de transações que iniciam na internet, via desktop ou dispositivo móvel, e são finalizados no mundo físico com o recebimento do produto ou serviço contratado. Para identificar esse movimento socioeconômico tem-se utilizado a expressão “economia do compartilhamento” (CHAVES JÚNIOR, 2017).

### **3 TRABALHO DIGITAL E SERVIÇO DE ENTREGA POR APLICATIVOS**

Dentro do gênero “economia de compartilhamento” existem duas principais formas de trabalho: primeiro, o trabalho por multidões (crowdwork), onde um “serviço físico” é transmitido pela internet, que pode ser realizado em qualquer lugar do mundo por várias pessoas de forma colaborativa, como, por exemplo, tarefas de tradução, produções textuais, confecção de cálculos, etc. (STEFANO, 2016); e segundo, o trabalho por demanda via aplicativos (work-on-demand via apps), onde uma plataforma eletrônica intermedeia a realização de “serviços físicos” em determinada localidade, como transporte de passageiros e de objetos, realização de atividades domésticas, entre outras (SLEE, 2019).

Schor (2017) ensina que a economia de compartilhamento de plataforma pode ser dividido em quatro categorias: a primeira, relacionada a recirculação de bens (como acontece com o eBay e sites de trocas gratuitas); a segunda, ligada ao uso mais intensivo de bens duráveis e outros ativos (Airbnb, Uber e iFood); a terceira, vinculada à ideia de troca de serviços (bancos de hora<sup>4</sup>); e a quarta, através de compartilhamento de ativos ou espaços de modo a possibilitar a produção, em vez do consumo (por exemplo, espaços de coworking ou escritórios comunitários).

Segundo Slee (2019, p. 34-35), o desenvolvimento da Economia de Compartilhamento foi sustentado por promessas que ajudariam “o indivíduo vulnerável a tomar controle de suas vidas tornando-se microempresários”, bem como ser “uma alternativa sustentável para o comércio de grandes circulações, ajudando-nos a fazer um uso melhor de recursos subutilizados”. Entretanto, o discurso tem se colidido com a prática e “a Economia de Compartilhamento está propagando um livre mercado inóspito e desregulado em áreas de nossas vidas que antes estavam protegidas.”, que, ao invés de ajudar as pessoas e ser sustentável, vem precarizando as relações sociais com a destruição dos mecanismos de proteção social e formando gigantes monopólios na contemporaneidade. Por essa razão, Sascha Lobo (2014) sugere o termo “capitalismo de plataforma” em substituição ao termo “economia de compartilhamento”.

---

<sup>4</sup> Segundo Schor (2017, p. 25-26), “[bancos de hora são sites de troca de base comunitária, sem fins lucrativos e multilaterais, nos quais os serviços são trocados com base no tempo gasto, de acordo com o princípio de que o tempo de cada membro tem o mesmo valor. Em comparação com outras plataformas, os bancos de hora não cresceram rapidamente, em parte por causa da natureza exigente de manter uma relação de troca igual. Há também uma série de serviços de troca monetária, como o TaskRabbit e o Zaarly, que conecta usuários que precisam de tarefas feitas com pessoas que as fazem, apesar desses serviços também terem encontrado problemas de expansão”.

O desenvolvimento do capitalismo de plataforma está vinculado diretamente à popularização da internet e a evolução de novas tecnologias, que incluem os smartphones, os sistemas de geolocalização (GPS), a possibilidade de pagamento online e os mecanismos de avaliação (CRESPO, 2016; WALLSTEN, 2015).

No Brasil, em que pese o primeiro acesso à internet tenha ocorrido em 1988 (OLIVEIRA, M., 2011), o seu desenvolvimento ocorreu na primeira década no início do século XXI, com o surgimento de provedores gratuitos de internet; com a criação do “Orkut”, onde a concepção de redes sociais passa a ser desenvolvido; com o surgimento do serviço de geolocalização gratuito da web “Google Maps”; bem como com a possibilidade de plataformas móveis realizarem transações eletrônicas. Em 2008, a venda dos primeiros smartphones com conexão 3G passam a popularizar o acesso à internet no Brasil (atualmente é o principal equipamento para acessar internet, segundo IBGE, 2018).

A consolidação da internet no Brasil, ocorre na segunda década do século XXI, com uma maior intensificação no consumo de conteúdos virtuais, com consequente utilização de serviços de redes sociais, de entretenimento, de transporte, de entregas, entre tantas outras. Em 2013, mobilizações políticas em redes sociais dão início ao que foi chamado de “Jornadas de Junho”, primeira grande mobilização popular do Brasil no século XX. Em 2014, registrou-se que a internet atingiu mais de 50% dos domicílios no Brasil (Em 2016, foi de 69,3% e em 2017, 74,9%, conforme IBGE, 2018).

Em 2016, no Brasil, as compras pela internet superaram as compras em lojas físicas (SCRIVANO, 2016). Em 2018, o WhatsApp viabilizou a organização da “greve” dos caminhoneiros (ROSSI, 2018), bem como teria sido utilizado como meio para disseminar notícias falsas durante a campanha eleitoral daquele ano (EDGARDIGITAL, 2018). Em 2020, fomentado pela crise do coronavírus (COVID-19) e em razão da instituição de regras de distanciamento social, o serviço de entrega alcançou o patamar de serviço essencial à sobrevivência dos brasileiros, direcionando os holofotes sociais para a classe de entregadores por aplicativo, até então invisíveis.

Apesar de muitos avanços com internet, o capitalismo de plataforma está mudando o conceito de trabalho, tornando nebuloso o que se entende por ajuda privada e trabalho clandestino, bem como a ideia sobre regulação dos monopólios (LOBO, 2014).

A engenharia para dominação pelo capitalismo de plataforma tem como base o incentivo ao trabalho isolado, sem convívio social e sem representação sindical, produzido

fora dos espaços da empresa (teletrabalho/home office), numa atmosfera que reforça o valor da liberdade como essencial para sustentar a flexibilização, estimular a concorrência e o egoísmo, promover o empreendedorismo como único instrumento para a prosperidade e a realização dos anseios pessoais.

Segundo Slee (2019), com base no capitalismo de plataforma, o setor de transporte é o maior e o que mais se desenvolve. No Brasil, enquanto o transporte de passageiros privados tem a Uber como sua principal representante, no setor de entregas rápidas a empresa brasileira iFood se destaca.

O perfil dos trabalhadores da Uber é bem diverso dos trabalhadores do iFood. Enquanto naquele é comum existirem pessoas com ensino superior e pós-graduação trabalhando; o perfil dos entregadores do iFood é, de maneira geral, composto de pessoas com no máximo ensino médio completo. Talvez essa discrepância no perfil dos trabalhadores tenha sido essencial para o início da problematização do modelo “Uber” no Brasil, a partir de 2015. De forma mais clara, é a classe média brasileira, a grosso modo, que está se submetendo a esse tipo de trabalho. Certamente a aproximação do objeto de estudo dos pesquisadores que compõe a classe média tornou o estudo de mais fácil compreensão.

Como dito anteriormente, os holofotes sociais foram direcionados à classe dos entregadores por aplicativo após o início da pandemia do Coronavírus, em março de 2020, quando o serviço passou a atingir com mais contundência a vida dos pesquisadores e jornalistas brasileiros, lhes dando visibilidade.

Além da discrepância no perfil dos trabalhadores que operacionalizam as atividades, verifica-se que o modelo de negócio do iFood é um pouco mais complexo. Enquanto no sistema Uber há três sujeitos se relacionando simultaneamente, sendo eles: o aplicativo, o consumidor final e o motorista; no sistema iFood há quatro sujeitos, a depender, se relacionando ao mesmo tempo, sendo eles: o aplicativo, o fornecedor, o consumidor final e o entregador.

Apesar do modelo de negócio da Uber e do iFood terem algumas diferenças, em ambos modelos de produção a empresa contratante é uma plataforma eletrônica que organiza e distribui as demandas de serviço por aplicativo e que disponibiliza o trabalho offline no mundo virtual, que, ao mesmo tempo, que delega para o consumidor o poder de avaliar o serviço prestado, transferindo também para o próprio trabalhador os custos e os

riscos da atividade, sem qualquer reconhecimento dos direitos trabalhistas e sociais, e consolidando a “passagem do status de trabalhador para o de um nanoempresário-de-si permanentemente disponível ao trabalho” (ABÍLIO, 2017).

Nascida numa era em que a virtualização das relações humanas, o trabalho digital chamado de uberizado é viabilizado pela tecnologia das plataformas digitais, as quais controlam a oferta e demanda, além de gerenciar de modo eficaz e onipresente as atividades do trabalhador. Krein (2018), destaca que:

A produtividade do trabalhador é constantemente mapeada e seu desempenho medido pela empresa, a qual define unilateralmente os critérios de avaliação. Realiza-se uma espécie de terceirização sobre a execução deste gerenciamento para uma multidão de consumidores vigilantes (...), que alimentam os dados sobre a produtividade e zelo dos motoristas. Tem-se, por um lado, uma multidão de trabalhadores disponíveis e, por outro, uma multidão de consumidores. A empresa realiza a mediação, define os ganhos dos motoristas, recebe porcentagem sobre seu trabalho, assim como detém os meios para que esse encontro aconteça.

Mesmo num mercado de trabalho por demanda já debilitado pela concorrência e pela baixa remuneração, a adesão ao modelo uberizado ainda é alto. Em 2018 os aplicativos de serviço como Uber, 99, iFood, Rappi, por exemplo, tornaram-se juntas as maiores “empregadoras” do Brasil. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no trimestre até fevereiro de 2019, 3,8 milhões de brasileiros trabalham para aplicativos de serviços, o que representa 17% dos 23,8 milhões de trabalhadores autônomos do Brasil (GAVRAS, 2019).

O município de Salvador, no estado da Bahia, tem uma população estimada de 2.872.347 de pessoas, segundo o IBGE (2019). É o município com a maior concentração de pessoas do Estado e o quarto mais populoso do Brasil, ficando atrás apenas dos municípios de São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ) e Brasília (DF).

Em 2017, o IBGE revelou que apesar de ter a quarta população do Brasil, no ranking municipal do Produto Interno Bruto<sup>5</sup>, per capita, o município de Salvador ocupava a 2106ª posição no país, num total de 5570ª posições<sup>6</sup>.

Percebe-se ainda que o trabalho realizado para as empresas de entrega por aplicativo tem servido como mecanismo de manutenção e de inserção de trabalhadores no mercado de trabalho. Para os trabalhadores que tem condições financeiras mínimas para comprar ou alugar um automóvel, a Uber e suas concorrentes cumpriram essa função. Já para os trabalhadores com menos condições financeiras e que vislumbram o setor de entregas como uma oportunidade para auferir renda, tem no iFood e em suas concorrentes a possibilidade de laborar utilizando qualquer meio de locomoção.

Num cenário de crise econômica iniciada em 2008, na chamada Crise do Subprime (REIS, 2018), e com reflexos ainda na atualidade nasceu a categoria dos entregadores por aplicativo, trabalhadores que exercem suas atividades de entregas rápidas dirigindo automóveis, motocicletas, bicicletas (FRANCO, 2019), patinetes (LIMA, 2019), patins, skate (TEMLONDRINA, 2019), a pé (ALECRIM, 2019) e até de cadeira de roda (LEMOS, 2020), sob a direção de uma plataforma eletrônica comandada por algoritmos de inteligência artificial, como Uber, 99, iFood, Rappi e tantas outras.

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no trimestre até fevereiro de 2019, 3,8 milhões de brasileiros trabalhavam para aplicativos de serviços (em geral), o que representava 17% dos 23,8 milhões de trabalhadores autônomos do Brasil (GAVRAS, 2019). Em 18 de dezembro de 2019, outra pesquisa divulgada pelo IBGE revelou que no Brasil, em 2018, houve um aumento de 29,2% na população que trabalha em veículos, como motorista de aplicativo, entregadores por aplicativo, taxistas, motoristas e cobradores de ônibus, aumentando de 810 mil pessoas identificadas em 2017 para 3,6 milhões de pessoas em 2018 (CRELIER, 2019).

No município de Salvador/BA, nem em nenhum município brasileiro, não há dados estatísticos oficiais que revelam a quantidade de trabalhadores submetidos ao trabalho

---

<sup>5</sup> Segundo IBGE (2017), Produto Interno Bruto (PIB) é um “indicador de fluxo de novos bens e serviços finais produzidos durante um período”. O PIB per capita decorre da relação entre a riqueza produzida e a população existente. Em que pese não representar o total da riqueza existente, o PIB é importante indicador de capacidade ou produtividade para a geração de riqueza, na for per capita, revela a capacidade de cada cidadão de produzir riqueza.

<sup>6</sup> O município de São Paulo ocupa a 211ª posição, Rio de Janeiro a 295ª, e Brasília a 94ª.

digital por aplicativo, muito menos a respeito da categoria dos entregadores por aplicativo, objeto desse artigo.

Considerando os dados da PNAD, de 2019, onde expõe que 3,8 milhões de brasileiros trabalham para aplicativos de serviços, é possível estimar que o município de Salvador tem aproximadamente 80 mil trabalhadores prestando serviços a plataformas eletrônicas, onde incluem-se os aplicativos de entregas rápidas. Considerando ainda que a principal representante no seguimento de entregas rápidas é a empresa iFood, pioneira e líder desse mercado desde 2011 (CHEVALIER, 2019), e que somente em 2018 contratou 120 mil entregadores no Brasil (IFOOD, 2019). E analisando os dados da PNAD em conjunto com o noticiado pelo iFood foi possível concluir que 3,15% dos trabalhadores autônomos do Brasil prestam serviços ao iFood. Com base nos dados estimados, conclui-se também que em Salvador, no ano de 2019, haviam, aproximadamente, 2.500 entregadores trabalhando para o iFood.

Em novembro de 2019, os autores realizaram pesquisa empírica, em que constatou-se que num universo de 104 trabalhadores entrevistados, 43,56% dos trabalhadores preferiam utilizar o iFood, 36,63% preferiam o Uber Eats, 15,84% o aplicativo da Rappi, 2,97% da Loggi, 0,99% do James Delivery.

Com base em tais informações, foi possível concluir que em Salvador, que, em 2019, haviam cerca de 5.790 trabalhadores de aplicativos de entregas rápidas.

Segundo SENA (2020), em 17 e 18 de julho de 2020, o IBOPE teria realizado pesquisa com 1.000 entregadores, onde para 64% deles, o iFood seria o aplicativo favorito, seguido por UberEats (16%) e Rappi (7%). Os resultados do IBOPE reforçam a pesquisa realizada pelos autores em 2019, demonstrando que o ranking de preferência continuou inalterado.

Sobre a aplicação da pesquisa pelos autores, importantes esclarecer que ela ocorreu em Salvador/BA, nos dias 06, 07 e 08 de novembro de 2019, no período da noite, de forma a cobrir o fluxo do turno, nos bairros da Pituba, Rio Vermelho, Barra e Graça respectivamente. Foi percebido que os trabalhadores da Barra e Graça transitam entre os dois pontos, muitos migrando para a Graça após o encerramento das atividades no Shopping Barra.

A pesquisa foi realizada com 104 entregadores indiscriminadamente, que ao final revelou tratarem-se de 32 ciclo-entregadores (31,07%) e 72 moto-entregadores (68,93%).

Ao todo a pesquisa contemplou 40 perguntas e foi dividida de forma a compreender o perfil do entregador e condições de trabalho.

De maneira geral, verifica-se que a categoria dos entregadores de Salvador transita num ambiente de trabalho com alto nível de precariedade. Provam tal assertiva a necessidade que a maioria dos entregadores têm de se cadastrarem em mais de um aplicativo, de laborar sem folga durante todos os dias da semana, com jornadas que podem chegar até 14 horas diárias, e que resultam em pouquíssimas horas para o lazer ou afazeres particulares. Embora a categoria avalie positivamente o próprio trabalho prestado, observa-se que são duras as críticas aos aplicativos, aos estabelecimentos comerciais e aos clientes, o que repercute na rotatividade nesse tipo de serviço, que é altíssima (de no máximo 1 ano), cujas causas podem estar relacionadas ao perigo e a insegurança.

Observa-se também que a grande motivação para realização do serviço é a obtenção de renda, flexibilização na jornada e (falsa) sensação de liberdade. Curiosamente os pontos negativos mais apontados pela categoria são a baixa remuneração, a ausência de direitos trabalhistas e falta de suporte dos aplicativos.

E são esses os pontos de tensão que levaram ao movimento chamado de “Breque dos Apps” ocorridas em 01.07.2020 e 25.07.2020 (SUTTO; SANTANA, 2020; OLIVEIRA, 2020), em diversas capitais brasileiras, por melhores condições de trabalho para os entregadores.

Na pesquisa realizada em 2019, os entregadores recebiam, em média, entre um e dois salários-mínimos, a grande maioria não contribui para a previdência social e têm na assistência social do Estado o principal amparo em casos extremos. Além disso, a categoria demonstra não ter educação financeira para compreender que a sua remuneração média é equivalente ou até inferior à de um empregado assalariado, entretanto com muito mais risco à sua saúde e à sua segurança.

A falsa sensação de liberdade é reforçada por pesquisas tendenciosas que revelam, por exemplo que 70% dos entregadores não querem carteira assinada (SENA, 2020). Entretanto, ao examinar a pergunta<sup>7</sup> realizada na pesquisa, conclui-se que o trabalhador

---

<sup>7</sup> A pergunta realizada na pesquisa foi: “Você prefere o modelo de trabalho atual, que te permite escolher os dias da semana e os horários em que gostaria de trabalhar, podendo ainda trabalhar com vários aplicativos e definir a melhor forma de compor sua renda, OU gostaria de ter carteira assinada para poder ter acesso a benefícios e direitos como 13º salário, férias, INSS e FGTS, mas tendo que cumprir horários e demais regras das empresas de aplicativos?”



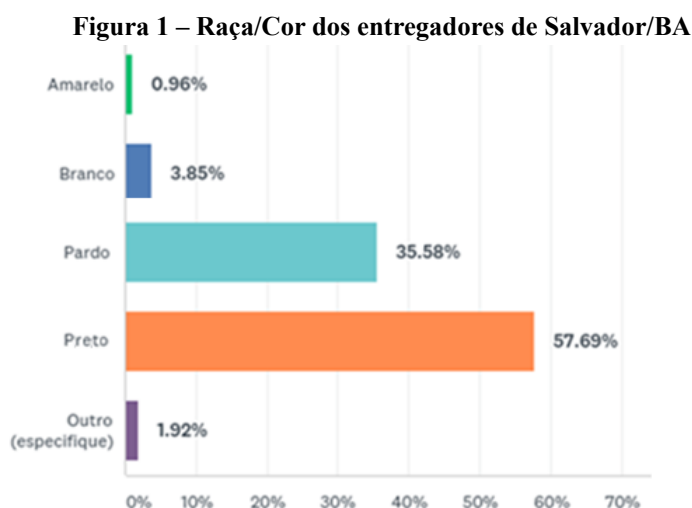
teve que escolher entre as alternativas como se fossem excludentes entre si, “Porém, em nenhum momento foi lhe dada a oportunidade de responder que gostaria da carteira assinada e da flexibilidade, que em momento nenhum são incompatíveis pela lei brasileira”, como aponta CARELLI (2020).

Mesmo que inexistisse toda uma infraestrutura de convencimento em massa, a sensação de liberdade que os entregadores buscam é facilmente subvertida quando, na prática, o próprio trabalho "se escraviza" para obter rendimento maior, se expondo ao limite da degradação física e psicológica em jornadas extensas, em locais extremamente perigosos, sem o menor amparo do aplicativo contratante.

#### 4 PERFIL DOS ENTREGADORES POR APLICATIVO DE SALVADOR

O perfil extraído da pesquisa de campo realizada pelos autores revelou que 99,04% dos entregadores entrevistados se declararam do sexo masculino, enquanto que 0,96% declarou ser do sexo feminino.

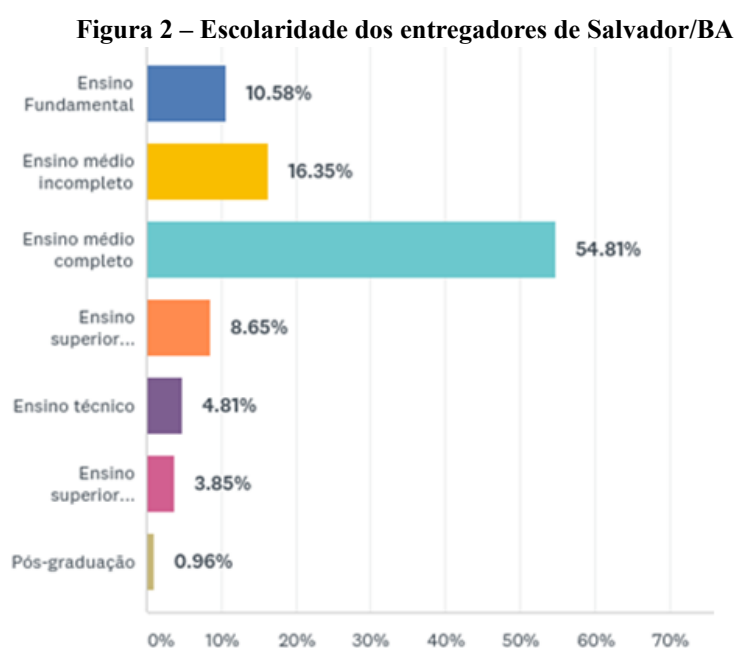
A maioria dos trabalhadores se considera preto (57,69%) ou pardo (35,58%), conforme a Figura 1, uma classe trabalhadora composta de 93,27% (57,69% + 35,58%) de trabalhadores da raça negra. Ressalte-se que em Salvador, segundo o IBGE (2017), 82,1% da população é negra, onde 36,5% é preta e 45,6% é parda.



Fonte: os autores.

A idade dos entregadores varia entre 18 e 49 anos. Dos entrevistados, 63,47% são jovens de 18 e 29 anos; 25,96% são adultos de 30 e 39 anos e 10,58% com idade entre 40 e 49 anos.

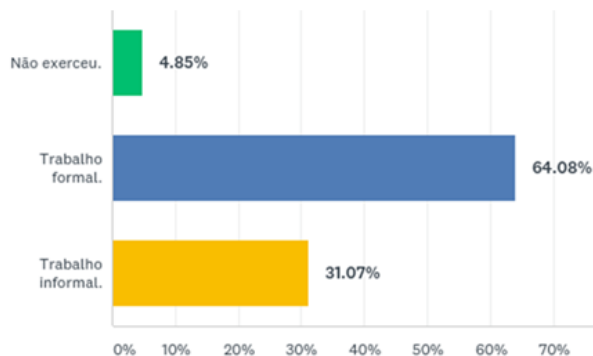
Em termos de escolaridade, 81,74% dos entregadores não completaram o ensino médio, seja porque só têm o ensino fundamental (10,58%), têm o ensino médio incompleto (16,35%) ou porque completaram o ensino médio (54,81%). Do restante, 8,65% têm ensino superior incompleto, 4,81% têm ensino técnico, 3,85% têm ensino superior completo e 0,96% tem pós-graduação (vide Figura 2).



Fonte: os autores.

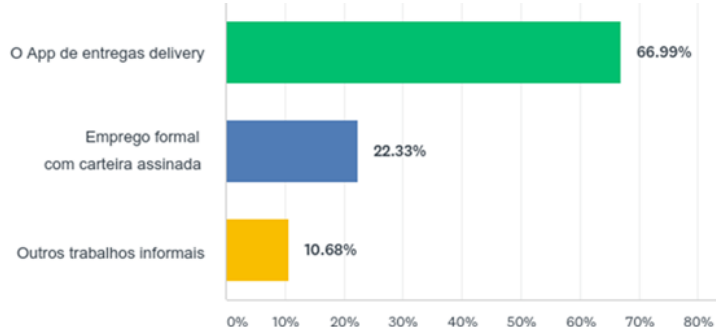
Um dado curioso evidencia que 95,15% dos entregadores entrevistados possuem algum tipo de experiência no mercado de trabalho, seja exercendo atividade formal (50,49%), seja exercendo atividade informal (21,36%) ou ainda exercendo as duas atividades, formal e informal (23,3%).

Outro dado relevante expõe que para 64% dos entregadores, o último trabalho, antes de se cadastrar nos aplicativos, era formalizado. Esse percentual reduz para 31,07% em relação aos informalizados (vide Figura 3).

**Figura 3 – Última experiência antes de trabalhar para os aplicativos**

Fonte: os autores.

Em que pese a maioria dos entregadores terem algum tipo de experiência no mercado de trabalho, para 66,99% deles o trabalho realizado para os aplicativos de entrega representa sua principal fonte de renda, para 22,33% o trabalho para os aplicativos serve como complementação da renda, conforme Figura 4.

**Figura 4 – Principal fonte de renda dos entregadores de Salvador/BA**

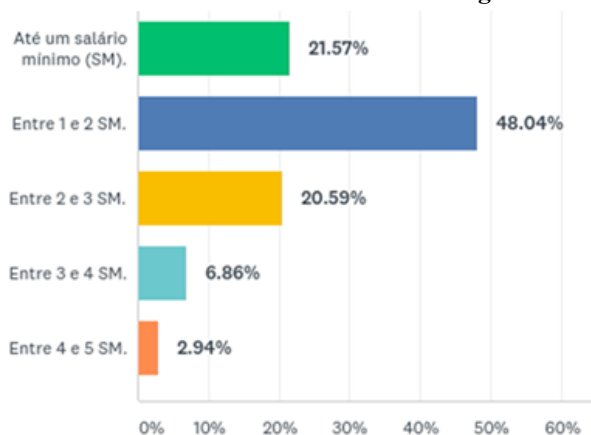
Fonte: os autores.

A remuneração bruta<sup>8</sup> recebida com o trabalho para os aplicativos, como se vê na Figura 5, é de 1 a 2 salário-mínimo<sup>9</sup> para 48,04% dos entrevistados. Para 21,57% dos entregadores a remuneração é de até um salário-mínimo, enquanto que para 20,59% a remuneração é de 2 a 3 salários-mínimos. Apenas para 2,94% dos entrevistados, a remuneração é equivalente a 4 e 5 salários-mínimos.

<sup>8</sup> A remuneração bruta não leva em consideração as despesas com alimentação, manutenção do veículo, com hospital, medicamentos ou restituição de pertences subtraídos por assaltantes.

<sup>9</sup> Quando a pesquisa foi elaborada, o salário-mínimo vigente no Brasil era de R\$998,00.

**Figura 5 – Rendimento bruto mensal dos entregadores de Salvador/BA**



Fonte: os autores

A pesquisa não considerou as despesas realizadas pelo entregador para viabilizar a atividade para o aplicativo como, por exemplo, alimentação, vestuário, conta telefônica, aquisição da mochila para entrega, tarifas de intermediação financeira, recolhimento previdenciário, licenciamento, IPVA, eventuais multas, gasolina, aquisição/financiamento/aluguel do veículo, manutenção e depreciação do veículo, despesas médicas e hospitalares, planos de saúde, entre outros.

De forma sintética é possível identificar a categoria dos entregadores por aplicativo de Salvador como sendo, preponderantemente, formada por: jovens (18 a 29 anos); negros; do sexo masculino; que não completaram o ensino médio; residentes em casa própria; com experiência profissional formalizada antes de prestar serviço para aplicativo; que atualmente tem nesse serviço sua principal fonte de renda; que percebem remuneração bruta equivalente a 1 e 2 salários-mínimos.

Além do perfil sociológico, através de conversas e do acompanhamento das atividades desses trabalhadores, se vê que uma grande maioria não tem privilégios, nem facilidades, convivem constantemente próximo à violência, tanto decorrente da criminalidade, quanto do racismo estrutural, que reflete um ambiente machista, onde a masculinidade e a coragem é constantemente colocado à prova, seja na prestação de serviços em locais tidos perigosos, que algumas vezes resultam em assalto, seja em adotar no transcurso das entregas velocidades, que diversas vezes põe em risco sua integridade

física, ou ainda desafiar, sempre que possível, o “poder invisível” que o aplicativo lhe impõe, em razão de uma nota sem razão que lhe foi atribuída pelo serviço por ele prestado.

## 5 CONCLUSÕES

Para os entregadores o momento de “batedeira” acontece quando o sistema do aplicativo lhe mostra sem parar diversas solicitações de entregas, e com valores mais altos do que o de costume. Quando o pedido “bate” na telinha do celular, o entregador inicia uma aventura, onde encarar desafios e obstáculos lhe darão pontos extras, com notas maiores e com mais dinheiro virtual na sua conta bancária digital.

Toda essa euforia é sustentada pela esperança de que se ele usar as vestes do empreendedorismo poderá ser financeiramente livre sem a ajuda do governo ou de patrão. Assim, o sucesso dependerá exclusivamente dos esforços e da habilidade do próprio entregador.

Por outro lado, as “laranjadas” são facilmente encontradas no seu ambiente de trabalho. Horas sem nenhum pedido “bater” na tela do celular, criando um trabalho morto, sem remuneração; ter uma chamada direcionada para um destino com fama de perigoso; se deparar com um problema no seu veículo durante uma entrega; ou ainda não receber pela entrega, simplesmente não sabendo identificar se o ato de lhe tomarem a entrega foi um “calote” ou um assalto, fazem com que a vida cotidiana dos entregadores tenha mais “laranjadas” do que “batedeiras”.

Infelizmente as duas realidades acabam sendo naturalizadas. Para os entregadores, o trabalho por aplicativo tem sido o único meio de sobrevivência. Mesmo que eles próprios reconheçam que o trabalho que exercem é precário, em razão da premissa de que estão naquele sistema de forma voluntária, de que haveria certa liberdade na realização do seu trabalho e de que se ele ainda não encontrou o sucesso é porque ele não procurou direito, é comum enxergar o aplicativo como uma oportunidade e não um oportunismo.

Normalmente a ruptura dessa ideia costuma vir após um acidente de trânsito, quando o aplicativo não lhe presta nenhuma assistência ou quando o aplicativo simplesmente descarta o trabalhador, alegando, sem provas e sem contraditório, que ele teria violado algum termo do contrato de adesão firmado.

Assim, a tecnologia se fantasia de progresso e se apresenta como uma oportunidade para ingresso ou manutenção no mercado de trabalho. Entretanto, a prática tem relevado uma verdadeira escravidão moderna, o que Antunes (2018) chama de privilégio da servidão.

Para os trabalhadores as circunstâncias sociais e econômicas acabam obrigando a se manterem nesse relacionamento abusivo. Dito de outra forma, a captação de trabalhadores se dá num ambiente onde o capitalismo produz e perpetua as desigualdades sociais. Não sendo possível atribuir ao trabalhador a culpa por se submeter a esse tipo de trabalho.

A disrupção tecnológica tem se mostrado progressista, mas todas essas vantagens aparentes têm tido consequências sociais gravíssimas, que remontam a fase escravista do Brasil Colônia, já que seu modelo de negócio transforma os entregadores em “escravos digitais” e ao mesmo tempo o “feitor-panóptico” da sua própria liberdade.

Mesmo com a abolição legal da escravidão, os traços do racismo institucional e estrutural nas relações sociais contemporâneas, gestados antes da abolição da escravatura, continuam até hoje. Não à toa, 93,27% dos entregadores se identificaram como sendo da raça negra, que é maior em termos percentuais do que a população negra de Salvador que é de 82,1%.

As raízes históricas do trabalho brasileiro revelam que o entregador por aplicativo de Salvador é “proletariado precarizado”, nos termos de Braga (2012), refere-se à união das populações flutuante, latente e estagnada designada por Marx.

Formando uma massa operária à disposição, composta por trabalhadores atraídos e repelidos pelo empresariado; por jovens e trabalhadores à espera de oportunidade para estabelecer-se no mercado formal; composta por parte da força ativa de trabalho, ocupantes de funções que em razão da deterioração e do mal pagamento, rebaixa a condição de vida a níveis subnormais de existências; os entregadores travam uma luta diária para não se tornarem parte da população pauperizada, formada por indigentes e por incapacitados para o trabalho em razão de idade, doença ou acidente.

A sensação de liberdade que buscam é subvertida quando o próprio trabalho “se escraviza” para obter rendimento maior, se expondo ao limite da degradação física e psicológica em jornadas extensas, em locais extremamente perigosos, sem o menor amparo do aplicativo contratante.

Acredita-se que o ambiente de trabalho dos entregadores tem um grande potencial de ser melhor para o trabalhador, sobretudo se Estado reconhecer a relação empregatícia existente, o que não impede que o trabalho continue flexível e sem horários rígidos<sup>10</sup>. Infelizmente, após a implantação do neoliberalismo no Brasil, a política estatal tem se valido da lógica que regulamentar relações de trabalho para proteger o trabalhador significaria extinguir poços de trabalho, e afastar o trabalhador do mercado de trabalho.

Sob essa perspectiva o Estado vai flexibilizando e fragmentando direitos e pauperizando sua população, que a cada dia mais se torna dependente de auxílios sociais do governo e aumentando as despesas públicas.

Em que pese a presença marcante dos ideais do capitalismo neoliberal nesse tipo de serviço, essencial é a intervenção estatal para inibir o abuso aos trabalhadores, reequilibrando os sujeitos contratuais, numa relação que se faça presente e exigível, inclusive judicialmente, a boa-fé objetiva e a função social do contrato. A ausência de registro oficial do Estado também esconde as causas de afastamento do entregador e impedem a implantação de políticas de promoção a saúde e a segurança dos trabalhadores.

Diante do cenário de fragmentação das relações trabalhistas e da redução de postos formais de trabalho, a precarização vista no ambiente de trabalho dos entregadores de Salvador tem sido naturalizada e tratada como única alternativa de sobrevivência, constituindo assim um paradoxo onde o mesmo trabalho que aprisiona aparentemente liberta.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila C. **A racionalidade taylorista e sua atualização no século XXI**. Entrevista especial com Ludmila Abílio. Instituto Humanitas Unisinos, Publicado em 16/10/2014.

Disponível em:

<http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/536314-a-razionalidadetaylorista-e-sua-atualizacao-no-seculo-xxi-entrevista-especial-com-ludmila-abilio>. Acesso em: 18 jul. 2019.

ABÍLIO, Ludmila Costek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa Palavra**. 19.01.2017. Disponível em <https://passapalavra.info/2017/02/110685/>. Acesso em 21 jul 2020.

---

<sup>10</sup> Em 10.07.2020, foi protocolado pela Deputada Federal Tábata Amaral (PDT/SP), o Projeto de Lei nº 3748/2020 instituindo o regime de trabalho sob demanda com o objetivo de enquadrar os entregadores como uma categoria com regime de trabalho especial, que não seria considerada nem autônoma e nem celetista. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2257468>. Acesso em: 11 jul. 2020.

ANTUNES, Ricardo. **O caracol e a sua concha**: Ensaio sobre a nova morfologia do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2005.

\_\_\_\_\_. **O privilégio da escravidão**. São Paulo: Boitempo, 2018.

\_\_\_\_\_. **Os sentidos do trabalho**: Ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2007.

\_\_\_\_\_; BRAGA, Ruy. **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. Autores Arnaldo Mazzei Nogueira. [et al.]. São Paulo: Boitempo, 2009.

AGRAWAL, Pawan Mumbai Dabbawalas. YouTube TedxTalks, 2011. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=N25inoCea24>. Acesso em 07 jun 2020.

ALECRIM, Emerson. Uber Eats começa a permitir entregas a pé em São Paulo. **Tecnoblog**. 08 maio 2019. Disponível em: <https://tecnoblog.net/289208/uber-eats-entrega-a-pe-sao-paulo/>. Acesso em 28 fev 2020.

BRAGA, Ruy. **A política do precariado**: do populismo à hegemonia lulista. São Paulo: Boitempo, 2012.

BUTLER, Stephanie. The Take on Takeout. **The History Channel**, 2014. Disponível em <https://time.com/4291197/take-out-delivery-food-history/> Acesso em 07 jun 2020.

CABRAL, Danilo Cezar. Como eram as rações dos soldados em diferentes guerras?. **Mundo Estranho**, 2013. Disponível em <https://mundoestranho.abril.com.br/historia/como-eram-as-racoes-dos-soldados-em-diferentes-guerras/> Acesso em 07 jun 2020.

CARDOSO, Adalberto Moreira. **A Construção da Sociedade do Trabalho no Brasil**. Uma investigação sobre a persistência secular das desigualdades. 2. ed. Rio de Janeiro, Amazon, 2019.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. Como mentir com estatística sobre os trabalhadores em plataformas. **JOTA Info**. 24.07.2020. Disponível em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/como-mentir-com-estatistica-sobre-os-trabalhadores-em-plataformas-24072020>. Acesso em 25.07.2020.

CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. **O direito do trabalho e as plataformas eletrônicas**. In: MELO, Raimundo Simão de; ROCHA, Cláudio Jannotti da. *Constitucionalismo, trabalho, seguridade social e as reformas trabalhistas e previdenciária*. São Paulo: LTr, 2017. P. 357.

CHEVALIER, Stéphanie, Brazil: key figures on food delivery app ifood 2019. In: **Statista**. 18 set. 2019. Disponível em:



<https://www.statista.com/statistics/877921/latin-america-companies-start-up-fundraising-a-mount>. Acesso em: 2 out. 2019.

CRELIER, Cristiane. Número de pessoas que trabalham em veículos cresce 29,2%, maior alta da série. **Agência IBGE**. 20 dez. 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26424-numero-de-pessoas-que-trabalham-em-veiculos-cresce-29-maior-alta-da-serie>. Acesso em: 28 fev. 2020.

CRESPO, Y. Uber v. Regulation: "Ride-Sharing" Creates a Legal Gray Area. *In: University of Miami Business Law Review*, v. 25 (1), p. 79–110, 2016. Disponível em: <https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1285&context=umblr>. Acesso em 2 out. 2019.

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. **Nota Técnica**: Terceirização e precarização das condições de trabalho Condições de trabalho e remuneração em atividades tipicamente terceirizadas contratantes. Número 172. Março 2017. DIEESE: São Paulo, 2017. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/notatecnica/2017/notaTec172Terceirizacao.pdf>. Acesso em 22 out. 2019.

\_\_\_\_\_. **Nem-nem ou sem-sem?** Jovens querem trabalhar, mas não têm oportunidades no mercado. *In: Boletim Emprego em pauta*. Número 11. Dezembro 2018. DIEESE: São Paulo, 2018. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/boletimempregoempauta/2018/boletimEmpregoEmPauta11.html>. Acesso em 21 out. 2019.

DRUCK, Graça. Flexibilização e Precarização: formas contemporâneas de dominação do trabalho. *In: Caderno CRH*, Salvador, v. 1, n. 37, p. 11-22, jul. 2002. Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/crh/article/view/18740/12113>. Acesso em 20 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Resenha do livro "Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil". *In: Caderno CRH*, Salvador, v. 20, n. 51, p. 529-530, set. 2007. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-49792007000300011](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-49792007000300011). Acesso em 20 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? *In: Caderno CRH*, Salvador, v. 24, n. spe01, p. 37-57, 2011. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-49792011000400004&script=sci\\_abstract&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-49792011000400004&script=sci_abstract&tlng=pt). Acesso em 20 out. 2019.

\_\_\_\_\_. FILGUEIRAS, Vitor. A epidemia da terceirização e a responsabilidade do STF. *In: Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Brasília, v. 80, n. 3, p. jul./set. 2014. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/70969>. Acesso em 20 out. 2019.

EDGARDIGITAL. Dois estudos inéditos sobre papel do WhatsApp nas eleições 2018 apresentados na Facom. *In: Edgard Digital - Universidade Federal da UFBA*. 26.11.2018. Disponível em: <http://www.edgardigital.ufba.br/?p=10568>. Acesso em: 18 jul 2019.

FILGUEIRAS, Vitor Araújo. Regulação da terceirização e estratégias empresariais: o aprofundamento da lógica desse instrumento de gestão da força de trabalho. *In: Cadernos do CEAS*, Salvador, n. 239, p. 742-770, Set./Dez. 2016. Disponível em: <https://cadernosdoceas.ucsal.br/index.php/cadernosdoceas/article/view/260>. Acesso em 25 out. 2019.

FRANCO, Marcella. Como ser entregador da Uber Eats? Veja dicas para bike, moto e mais. **Techtudo**. 17 set. 2019. Disponível em <https://www.techtudo.com.br/noticias/2019/09/como-ser-entregador-do-uber-eats-veja-dicas-para-bike-moto-e-mais.ghtml>. Acesso em 28 fev 2020.

FREY, Carl Benedikt; OSBORNE, Michael A. **The future of employment: how susceptible are jobs to computer is ation?** Oxford University Engineering Sciences Department. 17.09.2013. Disponível em: [https://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/academic/The\\_Future\\_of\\_Employment.pdf](https://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/academic/The_Future_of_Employment.pdf). Acesso em 29 out 2019.

GAVRAS, Douglas. Aplicativos como Uber e iFood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos. *In: Estadão*, 28 abr. 2019. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos,70002807079>. Acesso em: 2 jul. 2019.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2013.

\_\_\_\_\_. **O neoliberalismo**: história e implicações. Tradução de Adail Sobral. 5. ed. São Paulo: Loyola, 2014.

\_\_\_\_\_. **Neoliberalismo como destruição criativa**. Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente - v.2, n.4, Tradução, ago 2007. Disponível em: [http://www.interfacehs.sp.senac.br/br/traducoes.asp?ed=4&cod\\_artigo=74](http://www.interfacehs.sp.senac.br/br/traducoes.asp?ed=4&cod_artigo=74).

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Síntese de Indicadores Sociais** – Uma análise das condições de vida da população brasileira. Estudos & Pesquisas. Informações demográficas e socioeconômicas. Vol. 39. IBGE: Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101629.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua)**: jan.-mar. 2019. IBGE: Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: [https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com\\_mediaibge/arquivos/ao4514c31a84917c293c030b206e7fec.pdf](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/ao4514c31a84917c293c030b206e7fec.pdf). Acesso em 2 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua):** abr.-jun. 2019. IBGE: Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: [https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com\\_mediaibge/arquivos/azebooda62607144d480db9c3504fa4a.pdf](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/azebooda62607144d480db9c3504fa4a.pdf). Acesso em 20 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. *In: Cidades@*. v4.3.39. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/salvador/panorama>. Acesso em: 28 fev. 2020.

KREIN, José Dar. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: Consequências da reforma trabalhista. *In: Revista Tempo Social*, São Paulo, v. 30, n. 1, p. 77-104, abr. 2018.

\_\_\_\_\_; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano.** A intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais. São Paulo: LTr, 2017.

LEMOS, Vinícius. O cadeirante que entrega comidas por aplicativos na avenida Paulista. **BBC News Brasil em São Paulo**. 18 fev. 2020. Disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-51551861>. Acesso em 28 fev 2020.

LIMA, Mariana. iFood aposta em patinete e 'gaveta' para turbinar entregas. **Terra**. 01 maio 2019. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/tecnologia/ifood-aposta-em-patinete-e-gaveta-para-turbinar-entregas,38436dbfofa216e9d94320cf7df6129f1wq4g5js.html>. Acesso em 28 fev 2020.

LOBO, Sascha. **Die Mensch-Mashine: Auf dem Weg in die Dumpinghölle**, Der Spiegel, Netzwelt, 03 set. 2014. Disponível em: <http://www.spiegel.de/netzwelt/netzpolitik/sascha-lobo-sharing-economy-wie-bei-uber-ist-plattform-kapitalismus-a-989584.html>. Acesso em: 17 jul. 2019.

MARX, Karl. **O capital: a crítica da economia política.** Coordenação e revisão de Paul Singer. Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, livro 1, v II.

MIGUEL, Luis Felipe. Democracia e sociedade de classes. **Revista Brasileira de Ciência Política**, nº 9, Brasília, p. 93-117, set.-dez. 2012. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-33522012000300004&script=sci\\_abstract&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-33522012000300004&script=sci_abstract&tlng=pt). Acesso em: 20 out. 2019.

\_\_\_\_\_. Teoria Democrática Atual: Esboço de Mapeamento. **BIB**, São Paulo, nº 59, p. 5-42, jan.-jun. 2005. Disponível em: <https://ria.ufrn.br/jspui/handle/123456789/938>. Acesso em: 20 out. 2019.

MIZIARA, Raphael. **Moderno dicionário de direito do trabalho.** São Paulo: LTr, 2019.

REIS, Tiago. Crise do Subprime: Entenda o que foi e como afetou a economia mundial. **Suno Research**. 24.07.2018. Disponível em: <https://www.sunoresearch.com.br/artigos/crise-do-subprime/> Acesso em 28 fev 2020.

OLIVEIRA, Felipe. "Breque dos apps" no sábado é menor, mas protestos ocorrem nas Capitais. **UOL**. 25.07.2020. <https://www.uol.com.br/tilt/album/2020/07/25/entregadores-fazem-segunda-greve-por-melhores-condicoes-de-trabalho.htm?foto=26> e <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2020/07/25/breque-dos-apps-no-sabado-e-menor-mas-protestos-ocorrem-nas-capitais.htm>. Acesso em 26 jul 2020.

OLIVEIRA, Marcos de. Primórdios da rede. *In: Pesquisa FAPESP*. Edição 180, fev.2011. Disponível em: [https://revistapesquisa.fapesp.br/2011/02/18/prim%C3%B3rdios-da-rede\\_/](https://revistapesquisa.fapesp.br/2011/02/18/prim%C3%B3rdios-da-rede_/). Acesso em: 27 out 2019.

PINTO, Geraldo Augusto. **A organização do trabalho no século 20**. Taylorismo, Fordismo e Toyotismo. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

REINA, Analice Sauerbronn. A alimentação das tropas durante a guerra. 2017. **Portal FEB**. Disponível em <http://www.portalfeb.com.br/a-alimentacao-das-tropas-durante-a-guerra/> Acesso em 07 jun 2020.

SCHOR, Juliet. **Debatendo a Economia do Compartilhamento**. *In: ZANATTA, Rafael A. F.; DE PAULA, Pedro. C. B.; KIRA, Beatriz. Economias do compartilhamento e o direito*. Curitiba: Juruá, p. 21-40, 2017. Disponível em: [http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias\\_do\\_compartilhamento\\_e.pdf](http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/12/Economias_do_compartilhamento_e.pdf). Acesso em 20 out. 2019.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Tradução Daniel Moreira Miranda. São Paulo: Edipro, 2016.

SCRIVANO, Roberto. Brasileiros já compram mais pela internet do que em lojas físicas. *In: O Globo*. 01.03.2016. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/brasileiros-ja-compram-mais-pela-internet-do-que-em-lojas-fisicas-18781081>. Acesso em: 17 jul. 2019.

SENA, Victor, Ibope aponta que entregadores de apps não querem carteira assinada. **Exame**. 23.07.2020. Disponível em: <https://exame.com/negocios/pesquisa-indica-que-entregadores-nao-querem-carteira-assinada-sera/>. Acesso em 26 jul 2020.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**; tradução João de Peres; notas da edição Tadeu Breda, João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

STEFANO, Valério de. **The rise of the "just-in-time workforce"**: On-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy". Genebra: ILO, 2016. Disponível em:

[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms\\_443267.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_443267.pdf). Acesso em 25 out. 2019.

SUTTO, Giovanna; SANTANA, Pablo. Greve de entregadores e reclamações de restaurantes: os conflitos por trás dos aplicativos de entrega como iFood e Rappi.

**Infomoney**. 01.07.2020. Disponível em

<https://www.infomoney.com.br/minhas-financas/greve-de-entregadores-e-restaurantes-insatisfeitos-os-conflitos-por-tras-dos-aplicativos-de-entrega-como-ifood-e-rappi/>. Acesso em 01 jul 2020.

TEIXEIRA, Marilane Oliveira; RODRIGUES, Helio; COELHO, Elaine d'Ávila (orgs.).

**Precarização e terceirização**: faces da mesma realidade. São Paulo: Sindicato dos Químicos-SP, 2016.

TEMLONDRINA. Conheça Cacyo, o jovem entregador skatista que conquistou a internet.

**Temlondrina**. 08 abr 2019. Disponível em:

<https://templondrina.com.br/midias/conheca-cacyo-o-entregador-skatista-que-conquistou-a-internet/>. Acesso em 28 fev 2020.

XAVIER, Mauricio. A moda de pedir pizza pelo telefone. **Veja São Paulo**, 2015. Disponível em <https://vejasp.abril.com.br/blog/30-anos/a-moda-de-pedir-pizza-pelo-telefone/> Acesso em 07 jun 2020. Disponível em:

<https://trends.google.com.br/trends/explore?geo=BR&q=delivery>

WALLSTEN. Scott. The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis? *In: Technology Policy Institute - Report*, v. 1, n. 1, p. 1–22, 2015. Disponível em

[https://www.ftc.gov/system/files/documents/public\\_comments/2015/06/01912-96334.pdf](https://www.ftc.gov/system/files/documents/public_comments/2015/06/01912-96334.pdf).

Acesso em 20 out. 2019.

**Detalhes do(s) autor(a/es)****Cláudio André de Souza**

Doutor em Ciências Sociais pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Professor Adjunto da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (UNILAB) e do Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais e Cidadania da Universidade Católica do Salvador (UCSAL). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2803014533068287>. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-9979-8360>. E-mail: [claudioandre.cp@gmail.com](mailto:claudioandre.cp@gmail.com).

**Vinícius Matias Figueiredo de Lacerda**

Bacharel em Direito pelo Centro Universitário Jorge Amado (UNIJORGE) e Pós-Graduado em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pela Universidade Católica do Salvador (UCSAL). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8768078543197252>. ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-8493-8068>. E-mail: [vinicius.lacerda.adv@gmail.com](mailto:vinicius.lacerda.adv@gmail.com)