

I N S I G H T

INTELIGÊNCIA

ANO XXV • Nº 100 • EDIÇÃO ESPECIAL ABRIL DE 2023

ISSN 1517-6940

25 ANOS

REMANDO CONTRA A MESMICE



CHRISTIAN LYNCH • WANDERLEY GUILHERME DOS SANTOS • FABIANO SANTOS • GUSTAVO MAIA GOMES
MARCOS AZAMBUJA • LEONARDO BRAGA MARTINS • LEANDRO FARO • TAINÁ LOUVEN • EDUARDO ARGÜELLES
LARISSA BASSO • EDUARDO VIOLA • FELIPE CATTAPAN • PAULO EMÍLIO VAUTHIER BORGES DE MACEDO
BRUNO DA SILVA ANTUNES DE CERQUEIRA • BENIZETE RAMOS DE MEDEIROS • LUANA CÁSSIA • JANIO DE FREITAS

DIRETOR

LUIZ CESAR FARO

EDITOR SÊNIOR

CHRISTIAN EDWARD CYRIL LYNCH

EDITOR EXECUTIVO

CLAUDIO FERNANDEZ

PROJETO GRÁFICO

ANTÔNIO CALEGARI

ARTEMARCELO PIRES
PAULA BARRENNE**PRODUÇÃO GRÁFICA**

RUY SARAIVA

REVISÃOGERALDO RODRIGUES PEREIRA
MARGARETH VARELA**REDAÇÃO E PUBLICIDADE**INSIGHT COMUNICAÇÃO
RUA SETE DE SETEMBRO, 99 / 14º ANDAR
RIO DE JANEIRO, RJ • CEP 20050-005
TEL: (21) 2509-5399 / (21) 99147-9579
E-MAIL: contato@insightnet.com.br

insightnet.com.br

Os textos da **INSIGHT INTELIGÊNCIA** podem
ser encontrados no site da publicação:
inteligencia.insightnet.com.br

PUBLICAÇÃO TRIMESTRAL
EDIÇÃO ESPECIAL ABRIL 2023
COPYRIGHT BY INSIGHT

Todos os ensaios editados nesta publicação poderão ser
livremente transcritos desde que seja citada a fonte das
informações.

Os artigos publicados são de inteira responsabilidade dos
autores e não refletem necessariamente a opinião da revista.

Insight Inteligência se reserva o direito de alteração dos
títulos dos artigos em razão da eventual necessidade de
adequação ao conceito editorial.

Impressão: RJ Offset

ACORDO DE COOPERAÇÃO

BRICS
Policy Center
Centro de Estudos
e Pesquisas BRICS

CONSELHO EDITORIAL

ADALBERTO CARDOSO
ÂNGELA DE CASTRO GOMES
CORIOLANO GATTO
EDSON NUNES
EMIR SADER
FABIANO SANTOS
GILDA OSVALDO CRUZ
ISABEL LUSTOSA
JOÃO PEDRO FARO
JOAQUIM FALCÃO
JOEL MENDES RENNÓ
JOSÉ LUÍS FIORI
LUIZ ORENSTEIN

LUIZ ROBERTO CUNHA
MARCIA NEDER
MÁRIO MACHADO
MÁRIO POSSAS
NÉLSON EIZIRIK
PAULO GUEDES
PEDRO DORIA
RENÊ GARCIA
RICARDO RANGEL
RODRIGO DE ALMEIDA
SULAMIS DAIN
VICENTE BARRETO
WANDERLEY GUILHERME DOS SANTOS †

CONSELHO CONSULTIVO

ALOÍSIO ARAÚJO
ANTÔNIO BARROS DE CASTRO †
ANTÔNIO CARLOS PORTO GONÇALVES
ANTONIO DELFIM NETTO
ARGELINA CHEIBUB FIGUEIREDO
ARMANDO GUERRA
CARLOS EDUARDO BULHÕES PEDREIRA
CARLOS IVAN SIMONSEN LEAL
CARLOS LESSA †
CARLOS THADEU DE FREITAS GOMES
CÉLSON CASTRO
CÉSAR MAIA
CEZAR MEDEIROS
DANIEL DANTAS
DÉCIO CLEMENTE
ELIEZER BATISTA †
FRANK GEYER ABUBAKIR
FRANCISCO OURIQUE
HÉLIO PORTOCARRERO
HENRIQUE LUZ
HENRIQUE NEVES
JACQUES BERLINER
JOÃO LUIZ MASCOLO
JOSÉ LUIZ BULHÕES PEDREIRA †
JOSÉ MURILO DE CARVALHO

JOSÉ VICENTE SANTOS DE MENDONÇA
LUÍS FERNANDO CIRNE LIMA
LUIS OCTÁVIO DA MOTTA VEIGA
LUIZ ANTÔNIO VIANA
LUIZ CARLOS BRESSER PEREIRA
LUIZ GONZAGA BELLUZZO
MANUEL MATOS
MÁRCIO SCALERCIO
MARIA DA CONCEIÇÃO TAVARES
MARIA REGINA SOARES DE LIMA
MARIA SÍLVIA BASTOS MARQUES
MAURÍCIO DIAS
MIGUEL ETHEL
PABLO CERDEIRA
PAULO HADDAD
PETRONIO LERCHE VIEIRA
RAPHAEL DE ALMEIDA MAGALHÃES †
RICARDO CRAVO ALBIN
ROBERTO CAMPOS †
ROBERTO CASTELLO BRANCO
ROBERTO PAULO CEZAR DE ANDRADE
ROSA MARIA ARAÚJO
SÉRGIO QUINTELLA
SÉRGIO RIBEIRO DA COSTA WERLANG



**Preparados e
comprometidos
com o futuro**



NOTAS DE RODAPÉ

1. Para uma história bastante resumida, mas didática, sobre as dinastias de Portugal e do Brasil, veja-se o artigo ANTUNES DE CERQUEIRA, Bruno da Silva. *Reis de Portugal e do Brasil / Kings of Portugal and of Brazil*. Ventura, nº 46, ano 17. Rio de Janeiro/ São Paulo, 2005, pp. 82-106.

2. Para a biografia de D. Theodósio II de Bragança, o primeiro livro a apreciar é o clássico literário e "pré" historiográfico de D. Francisco Manuel de Melo (1608-1666), publicado em 1648, em castelhano, mas incompleto. A edição que possuímos é organizada por Augusto Casemiro e saiu na década de 1940. Ver MELO, D. Francisco Manuel de. D. Teodósio II. Trad. e organização Augusto Casemiro. Porto: Livraria Civilização, 1944. A viuvez casta de D. Theodósio e os pormenores de sua política cultural e de relações públicas e internacionais são trabalhados em artigo recente da historiadora Mafalda Cunha, da Universidade de Évora. CUNHA, Mafalda Soares da. D. Teodósio II, sétimo duque de Bragança. Práticas senhoriais como política de reputação. *Monumentos*. 2007. Disponível em: https://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/2189/1/2007_Teod%C3%B3sio%20II%20%28provas%29.pdf. Acesso em: 20 fev. 2022.

3. Ver FREITAS BRANCO, Luiz de. D. João IV, músico. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 1956. Trata-se da notável biografia musical do primeiro rei bragançino de Portugal. Todos os elementos aqui referidos são legatários dessa obra. "Rei, compositor e musicólogo" é como Freitas Branco nomeia o quarto capítulo de seu livro. Os elogios a D. João como o maior monarca-músico de "todos os tempos" estão na p. 17, quando narra seu nascimento. O livro todo, em especial a conclusão, indica que entre detratores e bajuladores, não teria havido apreciação científica do papel da musicalidade de D. João IV até a pesquisa encetada por Freitas Branco no século XX, vez que o monarca nunca deixou de ser reconhecido por musicólogos estrangeiros como importante teórico e prático em música, mas que esse valor tendia a ser negado pelo que Freitas Branco chamou de tradição "liberal-romântica, que via em todos os reis e aristocratas criminosos e imbecis", em contraposição a uma tradição "reacionária", para a qual "monarcas e fidalgos tinham sempre de ser gênios dotados de todas as virtudes morais". Ver p. 175.

4. FREITAS BRANCO, Luiz de. D. João IV, músico. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 1956, p. 27.

5. FREITAS BRANCO, Luiz de. D. João IV, músico. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 1956, p. 155.

6. Ver "D. João IV foi mesmo o autor de uma das músicas de Natal mais conhecidas no mundo?". Disponível em: <https://online.sapo.pt/artigo/592603/d-joao-iv-foi-mesmo-o-autor-de-uma-das-musicas-de-natal-mais-conhecidas-no-mundo>

7. FREITAS BRANCO, Luiz de. D. João IV, músico. Lisboa: Fundação da Casa de Bragança, 1956, p. 157.

8. A mãe de D. João V era a Rainha D. Maria Sophia (1666-1699), nascida Condessa Princesa Marie Sophie Elisabeth de Neuburgo, filha do Eleitor Palatino Philipp Wilhelm (1615-1690), soberano de Jülich, Berg, Neuburgo e, depois, do Palatinado, que se destacou pelo mecenato no Sacro Império Romano-Germânico.

9. CARDOSO, André. A música na corte de D. João VI. São Paulo: Martins Fontes, 2008, pp. 31-32.

10. Idem, p. 32.

11. Palácio Nacional de Mafra. Direção-Geral do Patrimônio Cultural. Governo de Portugal. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/museus-e-monumentos/rede-portuguesa/m/palacio-nacional-de-mafra/>. Acesso em: 11 fev. 2022.

12. D. João V foi sempre demonizado pela historiografia liberalista e republicana de Portugal nos séculos XIX e XX. Valendo-se da crônica política de seus adversários, ainda no tempo de seu reinado, que o retratava como perdulário, "freirático", no sentido de tarado a se meter até com monjes, e outras adjetivações, hoje cabe aos historiadores o distanciamento em relação a essas narrativas. Mesmo sem perder a luneta crítica, como enfatiza Maria de Fátima Reis no capítulo a ele dedicado na reedição da obra genealógica de D. Antonio Caetano de Sousa, é necessário entender de modo acurado a época joanina, retirando as camadas de enviesamento. Ver REIS, Fátima. D. João V. In: SOUSA, D. Antonio Caetano de. *História Genealógica da Casa Real Portuguesa*. Vol. XV. Lisboa: QuidNovi e Academia Portuguesa da História, 2008, pp. 13-40. De outro lado, houve sempre tentativas de reabilitação do monarca por parte da historiografia que em Portugal é conhecida como "integralista", como é o caso dos livros de Antonio Sardinha, João Ameal ou Rodrigues Cavalheiro. Veja-se AMEAL, João; RODRIGUES CAVALHEIRO, Antonio. De D. João V a D. Miguel. Porto: Tavares Martins, 1939.

13. Há um vídeo com a execução de uma "Ave Maria" de sua autoria, descoberta pelo músico argentino Leonardo García-Alarcon e gravada para CD. Segundo as in-

formações de García-Alarcon, "A música de Giorgi contém muitos traços de polifonia renascentista, bem como o uso de efeitos madrigais, embora essas técnicas antigas sejam colocadas a serviço de um novo estilo de música, ricamente imaginativo, com novas cores harmônicas. Uma missa concertante com solistas e acompanhamento instrumental, composta para a Capela Real de Lisboa em memória de São Pio V, constitui a peça central desta gravação, embora também se incluam alguns motetos da extensa obra de Giorgi." . Acessar: <https://youtu.be/ZN9AYX6Arho>

14. CARDOSO, André. A música na corte de D. João VI. São Paulo: Martins Fontes, 2008, pp. 32-33.

15. BRAGA, Paulo Drumond. Mariana Vitória de Bourbon. A rainha discreta. Lisboa: Temas e Debates, 2018, pp. 291 e seguintes.

16. Sobre D. Maria I e sua demonização historiográfica veja-se um artigo de minha autoria, de 2015, que colocou em perspectiva a "loucura" de D. Maria, retirando-lhe a humanidade e a historicidade. ANTUNES DE CERQUEIRA, Bruno da Silva. A primeira chefe de Estado do Brasil: D. Maria I, a louca? In: *Cadernos Aslegis*, nº. 51, jan/abr 2014. Brasília: Aslegis, 2015, pp. 151-170. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/27399>. O artigo influenciou Mary del Priore a escrever sobre a "desditosa soberana", nas palavras de Cecília Meirelles. Veja-se DEL PRIORE, Mary. D. Maria I. As perdas e as glórias da rainha que entrou para a história como "a louca". Rio de Janeiro: Benvirá, 2019.

17. Para comentários, observações e inferências sobre a educação das filhas de D. João e D. Carlota veja-se AZEVEDO, Francisca Nogueira de. Carlota Joaquina na Corte do Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003 e DELMAS, Ana Carolina Galante. D. Maria Teresa e D. Isabel Maria de Bragança. Resgate das trajetórias pessoais e políticas das filhas de D. João VI. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História. Rio de Janeiro: Uerj, 2015.

18. Gazeta do Rio de Janeiro, 12.11.1817. Ed. 0091. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Agradeço à querida amiga e colega Juliana Bezerra de Menezes pela indicação.

19. CRANMER, David. Marcos Portugal: mestre de música de suas altezas reais. *Revista Música Hódie*, Goiânia, V.13 - n.1, 2013, pp. 19-33.

20. Biblioteca do Palácio Nacional da Ajuda. Cota 54-XII-178, n. 48. Partitura para canto e piano. Agradeço a José Alberto Ribeiro, diretor do Palácio da Ajuda, por essa e demais gentilezas.

21. FREITAS BRANCO, Luiz de. A música e a Casa de Bragança. Conferência pronunciada no Paço Ducal de Vila Viçosa na tarde de 10 de junho de 1952. Caxias: Fundação da Casa de Bragança, 1953, pp. 26-27. Agradeço à amiga e colega Fátima Argon a reprodução do original.

22. AVELLA, Aniello Angelo. Teresa Cristina de Bourbon. Uma imperatriz napolitana nos trópicos 1843-1889. Rio de Janeiro: Eduerj, 2014. Ver sobremaneira o cap. III: "Teresa Cristina, D. Pedro e a 'república italiana das artes' na corte do Rio de Janeiro" (pp. 71-102).

23. Ver ANTUNES DE CERQUEIRA, Bruno da Silva; ARGON, Maria de Fátima Moraes. Alegrias e Tristezas. Estudos sobre a autobiografia de D. Isabel do Brasil. São Paulo: Linotipo Digital e Instituto Cultural D. Isabel I, 2019, pp. 494, 670 e segundo caderno de ilustrações.

24. MATOS, Odilon Nogueira de. A Princesa Isabel e a sociedade brasileira de seu tempo. *Anuário do Museu Imperial*. Vol. 32. 1973. (pp. 71-86).

25. ANTUNES DE CERQUEIRA, Bruno da Silva; ARGON, Maria de Fátima Moraes. Alegrias e Tristezas. Estudos sobre a autobiografia de D. Isabel do Brasil. São Paulo: Linotipo Digital e Instituto Cultural D. Isabel I, 2019, pp. 269, 539, 682.

26. Ver CARDOSO, André. A dinastia dos Bragança e a música luso-brasileira em tempos de D. Maria II de Portugal. In: FERREIRA JÚNIOR, Mauricio Vicente. (org.) D. Maria da Glória. Princesa nos Trópicos, Rainha na Europa. Petrópolis: Museu Imperial, 2020, pp. 47-55 e FREITAS BRANCO, Luiz de. A música e a Casa de Bragança. Conferência pronunciada no Paço Ducal de Vila Viçosa na tarde de 10 de junho de 1952. Caxias: Fundação da Casa de Bragança, 1953.

27. CARDOSO, André. A dinastia dos Bragança e a música luso-brasileira em tempos de D. Maria II de Portugal. In: FERREIRA JÚNIOR, Mauricio Vicente. (org.) D. Maria da Glória. Princesa nos Trópicos, Rainha na Europa. Petrópolis: Museu Imperial, 2020, p. 54.

O PRECARIADO SOBRE DUAS RODAS

Benizete Ramos de Medeiros
Luana Cássia do Carmo Filgueiras

Advogadas trabalhistas

Na década de 80 houve a popularização do serviço de entregas no Brasil, tão utilizado pelas pizzarias à época. A edição da revista *Veja* São Paulo, publicada na semana de 5 de maio de 1986, trazia em sua matéria uma tendência que se popularizava na cena gastronômica paulistana e, mais tarde, nacional: o *delivery* de comidas.¹

Ao longo dos anos, o serviço de entregas de comidas se difundiu, se expandindo para diversas áreas, sendo amplamente utilizado no ramo alimentício. Até os primeiros anos deste século, tais entregadores costumavam ser contratados como empregados diretos dos próprios estabelecimentos. Entretanto, por essa época, já se anunciavam mudanças nessa relação. Com a inovação tecnológica e desenvolvimento dos aplicativos de entrega, a dinâmica de contratação dos entregadores pelos próprios estabelecimentos, bem como as compras pelos consumidores, passaram a ser intermediadas também pelas plataformas digitais, por meio de aplicativos que permitiam a filiação de qualquer entregador, sem vínculo empregatício. Por

tal razão, as empresas que outrora faziam a contratação sob a condição de emprego formal entenderam que outra podia ser a lógica dessa relação, passando a utilizar-se das plataformas digitais disponíveis para realização do *delivery*. Tal realidade faz parte da GigEconomy, também conhecida como economia dos bicos, na qual prevalece contratos autônomos, de curta duração, flexíveis, distintos dos contratos rígidos e com obrigações legais.

No Brasil, atualmente os dois maiores aplicativos de entrega são o iFood e a Rappi. O iFood foi fundado no Brasil em 15/05/2011 e utilizava um guia impresso de cardápios, no qual os consumidores faziam seus pedidos por uma central telefônica, serviço denominado Disk Cook. Contudo, já em 2012, a empresa lançou o site iFood e seu aplicativo para Android e iOS, passando de 12 mil pedidos por mês em 2011 para 73 mil pedidos por mês em 2012. A partir de então sua projeção de pedidos ao mês só aumentou, chegando a 20 milhões de pedidos ao mês em 2019.²



A Rappi teve início em 2015, na Colômbia. O aplicativo era visto inicialmente como uma despensa digital. Seu grande diferencial foi incluir o botão "Rappi Antojito", e, com essa opção, qualquer pessoa com o aplicativo poderia pedir qualquer produto.³ Em 2016 a empresa lançou seu aplicativo com serviço de entregas para restaurantes, mercados, entre outros, e hoje opera em nove países da América Latina, com mais de 100 milhões de downloads desde 2015.

Embora a Uber Eats tenha sido até 2021 a terceira maior plataforma de serviço de *delivery* de comidas no Brasil, o serviço foi descontinuado em janeiro de 2022, seguindo apenas com o serviço Cornershop, que prioriza o *delivery* de lojas de conveniência, mercados e farmácias.

Como se pode perceber, ao longo da história, a implementação de novas tecnologias modificou a forma de produção e circulação de bens e serviços, desencadeando profunda alteração nas relações de trabalho.

DAS PLATAFORMAS DIGITAIS

Com o desenvolvimento da economia 4.0, também chamada de indústria 4.0, houve a reconfiguração da forma de produção e prestação de serviços, com intensa incorporação de novas tecnologias da informação, tele-

O algoritmo e sua capacidade de controle não devem ser tratados como um elemento autônomo e alheio às empresas, posto que nada mais são que uma programação bem definida para controlar e gerenciar determinadas operações



comunicações, inteligência artificial, em que o mundo digital e o mundo físico real se misturam e ressignificam o cotidiano de forma indissociável, a vida das vidas e, no campo do trabalho, alterando a sua morfologia. Com essa reconfiguração das formas de trabalho, diversos setores econômicos mudaram radicalmente o *modus operandi*; entre eles o trabalho de *delivery*, hoje mais flexível e realizado através das plataformas digitais.

Tais plataformas são modelos de negócios que operam conectando empresas e usuários, mediante uso de recursos tecnológicos, com grande fluxo de dados e uso da internet. Elas operam na dinâmica do capitalismo de plataforma, que consiste numa nova fase da economia mundial, onde despontam grandes empresas por meio da tecnologia e novos modelos de negócio pelas plataformas digitais, que atuam com ampla utilização da exploração de dados (SRNICEK, 2017).⁴

É importante destacar que, ao contrário das teorias indicando que as inovações tecnológicas implicariam trabalho menos pesado, menos horas de ocupação, mais lazer e qualidade de vida, o que se vê constante na prática cotidiana é o contrário disso. O capitalismo utiliza-se das inovações tecnológicas para o aumento do potencial gerador de mais-valia. Nesse contexto, as empresas de tecnologia do ramo *delivery* utilizam-se do controle de sua operação através do gerenciamento algorítmico, potencializando suas operações.

Veja que no caso abordado do iFood, entre o uso de central telefônica em 2011 para o uso de aplicativos em 2012, houve um salto de 12 mil pedidos por mês para 73 mil pedidos por mês, em período de apenas um ano de diferença, o que se constata que o uso do aplicativo teve um papel fundamental nessa escalada.

Os algoritmos não só controlam a dinâmica de ampliação comercial, mas também definem rotas a serem seguidas nas entregas, preços, tempo de *delivery* etc.

No entanto, se essa nova forma de relação comercial traz mudanças no modo de consumo, facilitando a vida; de outro lado, precariza o trabalhador entregador, pois, conforme a Nota de Conjuntura nº 14, realizada no 2º trimestre de 2022 pelo IPEA,⁵ entre o primeiro trimestre de 2016 e o quarto trimestre de 2021, a renda dos entregadores de mercadorias via moto caiu de um pouco mais de R\$ 1.000,00/mês em 2016 para aproximadamente R\$ 900,00/mês em 2021, o que, num primeiro momento, poderia parecer pouca variação. Entretanto, ao comparar a quantidade de horas trabalhadas por esses mesmos entregadores de mercadorias via moto nesse mesmo período de 2016 a 2021, o IPEA apurou a evolução da média de 34 horas semanais

de labor no primeiro trimestre de 2016 para média de 40 horas semanais no quarto trimestre de 2021.

Assim, em 2016, tais entregadores trabalhavam 34 horas semanais para renda mensal média de R\$ 1.000,00, e hoje trabalham 40 horas semanais para renda mensal média de R\$ 900,00. Logo, houve perda da renda, que caiu de R\$ 11,2 por hora de trabalho em 2016 para R\$ 9,4 por hora de trabalho em 2021, desconsiderada ainda a perda financeira de vida à alta da inflação.

As plataformas estabelecem, de modo unilateral e por adesão, os valores a serem recebidos, e os pagamentos são manipulados para dirigir os comportamentos de seus trabalhadores. Os algoritmos são programas, comandados pelas corporações para processar grande volume de informações, as quais permitem direcionar a força de trabalho segundo a demanda.⁶

O algoritmo e sua capacidade de controle não devem ser tratados como um elemento autônomo e alheio às empresas, posto que nada mais são que uma programação bem definida para controlar e gerenciar determinadas operações, e, no caso, todas as suas programações são encomendadas pela empresa que o utiliza, por óbvio, para atingir os resultados esperados.

Portanto, a tecnologia desenvolvida sob o sistema capitalista não é neutra, ela surge em contextos sociais e econômicos específicos para servir aos interesses de uma classe que detém o capital e o controle. Nessa perspectiva, o gerenciamento algorítmico é projetado para aumentar a exploração da mão de obra, gerando maior lucro e vantagem competitiva àqueles que investirem nessa tecnologia.⁷

O setor de *delivery* de comidas no Brasil não difere, com o despontar das empresas iFood e Rappi. Inobstante tais empresas detenham estratégias mercantis e gerenciais distintas, há um ponto crucial de convergência: o de relacionar o estabelecimento vendedor com o consumidor, controlando o serviço de entrega, porém sem garantia de direitos trabalhistas aos entregadores, ditos parceiros. Esse trabalho on-line e por aplicativos não só torna invisível o poder controlador das plataformas, mas também o próprio valor do trabalho realizado nelas, corroborando o processo de precarização desse grupo de trabalhadores.

CENÁRIO DE DESEMPREGO E AUMENTO DE TRABALHADORES "PARCEIROS" VIA APP

Segundo dados do IBGE, a taxa de desemprego no Brasil no 2º trimestre de 2021 alcançou o patamar de 14,1%, continuando em 11,1%⁸ no 1º trimestre de 2022, enquanto a taxa de informalidade chegou a 40,1%⁹ de

março a maio/2022. Pelos indicadores, é possível notar a continuidade dos altos índices de desemprego e do trabalho informal que, embora tenham sofrido grande aumento nos últimos anos, principalmente com o início da pandemia da covid-19, já vinha em crescimento, se comparado com dados históricos.

Mesmo antes da covid-19, o uso das plataformas digitais em *delivery* era uma realidade em ascensão. Nesse contexto, o número de entregadores de mercadorias via moto passou de 25 mil no início de 2016 para 322 mil no quarto trimestre de 2021.¹⁰

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e IPEA, no primeiro trimestre de 2016 a porcentagem de participação dos entregadores via moto na *Gig Economy* era de 3,3%; de 8,7% no último trimestre de 2019 (período pré-pandemia da covid-19); quase duplicou em período pandêmico, passando para 16,6% no último trimestre de 2020; e 20,9% último trimestre de 2021. Houve um crescimento de 1.072% para os profissionais de entrega de mercadoria via moto, em comparação com o início de 2016.

O aumento da utilização do *delivery* durante a pandemia, associado às restrições de trabalho e *lockdowns*, bem como altas taxas de desemprego, impulsionaram o crescimento mais acelerado dos serviços de entrega em domicílio, passando ao patamar de serviço essencial.

No curso da pandemia de covid-19, o próprio Legislativo brasileiro reconheceu os serviços de entrega como essenciais, conforme Decreto 10.282/2020,¹¹ que regulamentou a Lei 13.979/2020.¹² Contudo, esse reconhecimento à época não trouxe mais acolhimento à categoria, tampouco regulou sua prática. Pelo contrário: a situação de vulnerabilidade social, trabalhista e humanitária desses entregadores ficou evidente. Tanto que houve no Brasil em 1 e 25 de julho de 2020 paralisação do uso dos apps de entrega e marchas de motos e bicicletas pelas ruas do país, movimento chamado "Breque dos Apps". A mobilização teve como objetivo ser um freio coletivo na forma como esse modo de controle, chamado "uberização" se organiza, controla os trabalhadores usuários da plataforma, aprofundando cada vez mais os meios de degradação e exploração do trabalho.

O aumento do desemprego contribuiu também para o crescimento da oferta de trabalho na "economia do bico", e, com isso, as plataformas dos aplicativos puderam degradar ainda mais as condições de trabalho dos entregadores.¹³

Até a Lei 14.297/2022,¹⁴ que garante direitos mínimos, como o de utilização de banheiro, fornecimento de água potável, seguro a acidentes e assistência financeira por afastamento por infecção pela covid-19, até então inexistente, pois não havia nenhuma regulação específica mínima a esse grupo de entregadores não empregados, tampouco garantia de seguro contra acidentes ou assistência aos entregadores infectados por covid-19.

DIFERENÇA ENTRE ENTREGADORES DE MOTO EMPREGADOS E PLATAFORMIZADOS: RETROCESSO DE DIREITOS

Para melhor mapeamento dos problemas que envolvem esses trabalhadores foram feitas pesquisas diretas com depoimentos de alguns desses trabalhadores.

André, 38 anos, motoboy, trabalha desde os 19 anos. Em depoimento (ao vivo) para o Movimento dos Trabalhadores Sem Direitos, em 18/05/2022, exibida pela rede social Facebook – gravava enquanto dirigia sua moto – disse:

"Eu já era motoboy, eu tinha direitos. Com a entrada dos aplicativos, eles pagam pouco ou não dão direito algum, e isso acabou com as empresas de moto-entregas.

Resisti por muito tempo para entrar nos aplicativos, mas não teve jeito, não tive opção. Já passei por todos os aplicativos, e é tudo igual, só querem explorar o trabalhador."

Em depoimento semelhante, Paulo Roberto da S. Lima, 31 anos, conhecido como "Galo", integra o movimento Entregadores Antifascistas, em entrevista à Folha de S. Paulo, declarou:

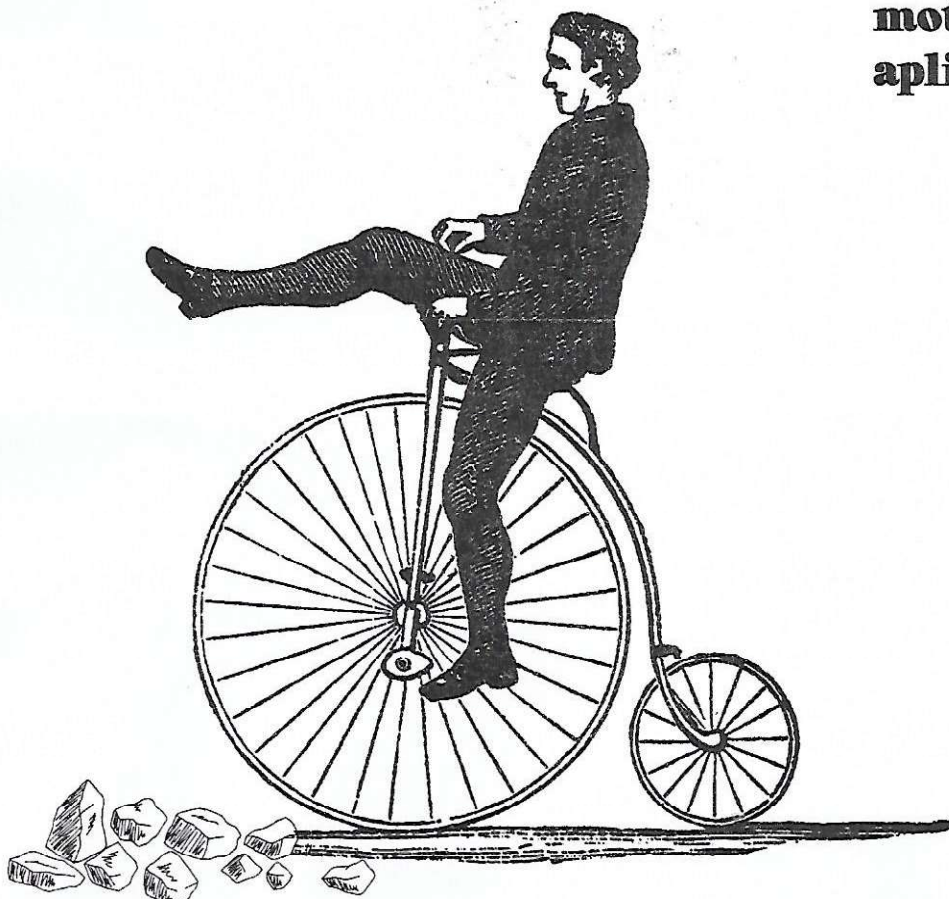
"Quando minha filha nasceu, em 2017, me mandaram embora e me desesperei. Decidi voltar a trabalhar com moto. Mas, quando fui ver, não tinha mais trampo de moto, o que tinha era aplicativo. (...) No dia 21 de março, meu aniversário, eu tava numa neurose, porque queria descansar, ficar com a minha família. Só que já era a terceira [conta de] água atrasada, a segunda luz atrasada e a geladeira vazia.

Sai bravo de casa. Quando deu 23 horas, meu pneu furo e eu estava com o pedido de um cliente. Liguei para a Uber e informei para mandarem outro entregador, porque eu não ia dar conta. A Uber disse que não tinha entregador perto e que eu podia cancelar o pedido. Eu disse que, se fizesse isso, me bloqueariam, porque isso já tinha acontecido outras vezes. Garantiram que não. No outro dia arrumei o pneu e, na hora que liguei o aplicativo para ir trabalhar, eu estava bloqueado!"¹⁵

Tais depoimentos demonstram a diminuição trabalho formal para os entregadores de mercadorias com moto, que tiveram seus empregos substituídos pelos contratos nos aplicativos de entregas. Por falta de opção, posto não haver mais vagas nas empresas para esses contratos diretos, então aceitam filiar-se às plataformas de entrega e se submetem aos seus termos de adesão, ou ficam sem trabalho.

No Brasil, a Lei 12.009/2009, ainda vigente, regulamentou o exercício das atividades dos profissionais em transporte de entrega de mercadorias com o uso de motos, bicicletas, entre outros, dispondo de regras de segurança dos serviços de transporte remunerado e regulação desse serviço.¹⁶ Tal lei é aplicável aos entregadores de mercadorias via moto, empregados ou contratados para prestação continuada de serviços.

"Quando minha filha nasceu, em , me mandaram embora e me desesperei. Decidi voltar a trabalhar com moto. Mas, quando fui ver, não tinha mais trampo de moto, o que tinha era aplicativo"



O art. 2º determina que, para o exercício da atividade de transporte de mercadorias por moto, é necessário (I) ter 21 anos; (II) possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria; (III) ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran; (IV) estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

E a Lei 12.997/2014¹⁷ estabeleceu serem consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta, para fins do art. 193 §1º da CLT¹⁸ que atribui compensação financeira decorrente a exposição ao perigo, ou seja, para a classificação de atividades perigosas e pagamento do adicional de periculosidade de 30% sobre o salário.

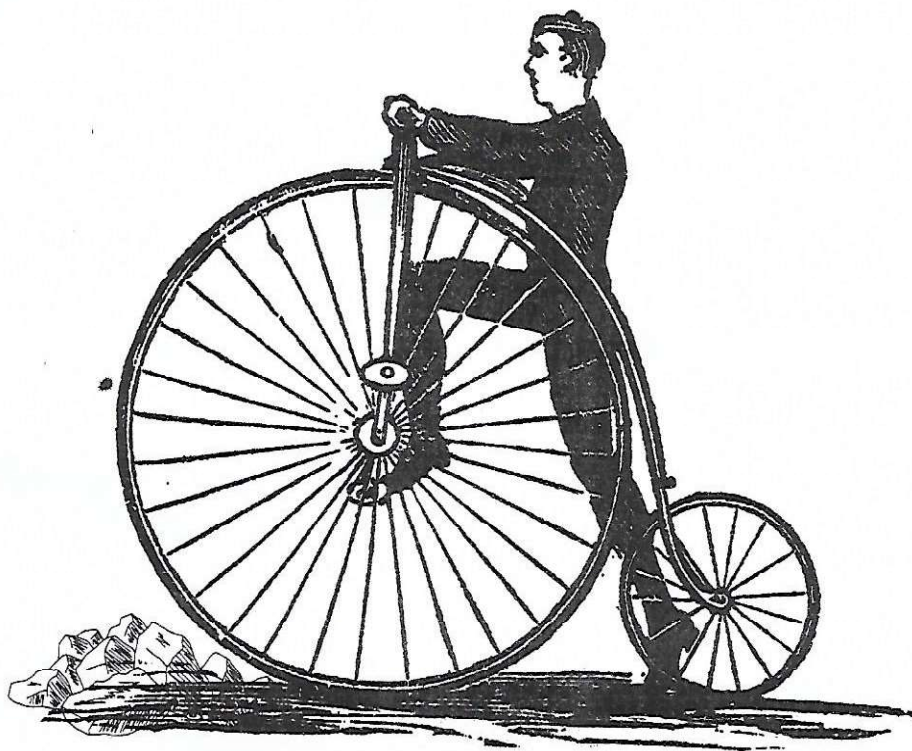
Pela análise, diante da realidade dos serviços de entrega via moto, o governo percebeu a necessidade de estabelecer requisitos mínimos para aumentar a segurança desses trabalhadores motociclistas em seu ambiente laboral. Essas garantias mínimas se compatibilizam com a defesa do meio ambiente laboral digno e equilibrado, tal qual a Constituição Federal resguarda em seus arts. 170, VI; 200, VIII; e 225, caput.¹⁹

No âmbito nacional, segundo informações do seguro DPVAT, a teor dos anos anteriores, em 2020 as motocicletas continuaram a ser o veículo com maior número em indenizações. Embora as motos representem apenas 29% da frota nacional, concentrou 79% dos pagamentos das indenizações.²⁰

Na edição especial temática do boletim Radar de número 67, publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), foi apurado que o Brasil ocupa a 5ª posição no ranking mundial de vítimas do trânsito, e que mais de 1/3 dessas mortes envolvem motociclistas.²¹

Face a tais índices alarmantes, é justificável que ao longo dos anos o Brasil tenha promovido esforços para melhoria do ambiente de trabalho desse seguimento, com promoção do trabalho decente e seguro. Entretanto, com a disseminação das plataformas de entrega, o que se constata é que todos os esforços de outrora se diluem.

Tomando-se como referência do presente estudo as plataformas iFood e Rappi, os contratos dessas empresas tratam os entregadores como distantes de qualquer vínculo laboral. O iFood trata o entregador como "profissional inde-



pendente",²² enquanto a Rappi diz tratar-se de contrato de mandato entre o consumidor e o entregador, por intermédio da plataforma, administrada pela Operadora Rappi Brasil.²³

Os contratos dos paradigmas iFood e Rappi só estabelecem deveres dos entregadores, mas não estabelecem deveres das plataformas, e ambos se eximem do dever e responsabilidades em fiscalizar os entregadores que utilizam o aplicativo, inclusive sobre questões de saúde e segurança do trabalho, que envolvem a proteção do meio ambiente laboral, descumprindo assim ordem da Constituição Federal, que dita ser dever de todos defendê-lo e preservá-lo.

Nota-se ainda que ambas as plataformas permitem filiação de entregadores em idade a partir dos 18 anos, sem tempo mínimo de carteira de habilitação. As empresas "intermediadoras" também não exigem que os entregadores tenham aprovação em curso de especialização do Contran, tampouco exigem coletes de segurança dotados de dispositivos retrorrefletivos.

Frise-se que o meio ambiente laboral digno e equilibrado é garantido a todo trabalhador pelo disposto no art. 7º, XXII

e pelo art. 1º, nos incisos III e IV, ambos da Constituição Federal, fundamentando a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho, respectivamente, além do *caput* do próprio art. 7º acerca da melhoria das condições sociais do trabalho. No entanto, somente é possível se concretizarem se for efetivamente cumprido o direito à saúde e à segurança do trabalhador, independente da sua forma de contratação ou modalidade de trabalho, ou seja, basta que exista trabalho, e não a relação de emprego para o garantismo constitucional.

Assim, não há nenhuma preocupação das plataformas em seguirem as mesmas medidas protetivas da Lei 12.997/2014 aos entregadores via motocicletas, ainda que o número de acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas seja cada vez mais expressivo e crescente.

Conforme medição do IPEA, as estimativas também indicam que os motoristas de aplicativos e taxistas possuem maior rendimento que entregadores via moto. No último trimestre de 2021, os motoristas de aplicativo e taxistas tinham um rendimento médio de R\$ 1.900,00/mês, enquanto os entregadores tinham a renda média de R\$ 1.000,00/mês. Segundo comparação entre as medições de 2016 e 2021, os motoristas de aplicativo e taxistas tiveram um decréscimo de renda de R\$ 16,01 do primeiro trimestre de 2016 para R\$ 11,01 no último trimestre de 2021, enquanto os entregadores via moto tiveram um decréscimo de renda de R\$ 11,2 do primeiro trimestre de 2016 para R\$ 9,4 no último trimestre de 2021.

Assim, embora a variação da queda de renda dos entregadores via moto seja menor que dos motoristas de aplicativos e taxistas, percebe-se que os motoristas e taxistas sempre ganharam mais que os entregadores via moto, e continuam a ganhar mais, mesmo que as atividades dos motoristas de aplicativos e táxis não seja considerada perigosa tal qual dos entregadores via moto.

Assim, os entregadores via moto que trabalham pelas plataformas de entrega recebem menos que os entregadores de moto empregados, bem como que os motoristas de carros das próprias plataformas, ainda que as atividades de entregadores de mercadorias via motos sejam reconhecidamente perigosas pela Lei 12.997/2014, o que em tese justificaria que os motoentregadores fossem mais bem remunerados que os trabalhadores que não trabalham sob tal risco, o que não ocorre.

Assim, a realidade enfrentada pelos entregadores de aplicativos é de trabalharem cotidianamente expostos a risco de vida, mas ainda assim, com menor remuneração que outros trabalhadores por plataformas, exacerbando a discriminação. Além disso, os entregadores via motocicleta

Não há nenhuma preocupação das plataformas em seguirem as mesmas medidas protetivas da Lei . / aos entregadores via motocicletas, ainda que o número de acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas seja cada vez mais expressivo e crescente

que trabalham para os aplicativos têm hoje menos direitos sociais, sobretudo relativos à saúde que outrora possuíam. A realização de suas atividades não tem a mesma proteção que os entregadores empregados ou contratados para prestação de serviços continuada, inobstante seja a mesma atividade e tenha ritmo de execução mais acelerado, inclusive com aumento do índice de acidentes urbanos envolvendo motocondutores.

A Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista (Remir)²⁴ apurou recentemente que entregadores plataformizados mantinham intensas jornadas de trabalho antes da pandemia, e tiveram majoradas suas cargas horárias a partir da pandemia da covid-19. Comparando o período pré-pandemia com o período pandêmico, houve a elevação de 57% para 62% dos entregadores que afirmaram trabalhar mais de 9 horas diárias, sendo apurado que 51,9% dos entrevistados afirmaram trabalhar 7 (sete) dias da semana (sem folga), enquanto 26,3% declararam trabalhar 6 (seis) dias da semana.

Veja que um empregado celetista tem 44 horas de labor semanal, com o limite diário de 8 horas,²⁵ e essa era a jornada regular do entregador de mercadorias empregado. Já segundo levantamento da Remir, houve uma elevação de 8,89% para 11,48% dos trabalhadores de entregas por aplicativos que laboram entre 13 e 14 horas diárias especificamente, volume esse muito superior ao de um empregado celetista.

A jornada laborativa é longa e extenuante e não observa as pausas necessárias para fins de segurança e medicina do trabalho, aumentando o desgaste físico e psicológico

A jornada laborativa é longa e extenuante e não observa as pausas necessárias para fins de segurança e medicina do trabalho, aumentando o desgaste físico e psicológico desse trabalhador



desse trabalhador, favorecendo acidentes de trabalho, o que, segundo medições do DPVAT, continua em alta.

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) apurou que mais mortes decorrentes de acidentes de trânsito foram registradas no período da pandemia, sobretudo com motociclistas, inobstante tenha ocorrido diminuição dos veículos no trânsito em 2020 e 2021, devido ao isolamento social e aumento do labor em home office. Ao todo, 54% dos acidentes no trânsito em 2021 ocorreram com motos, totalizando 167 mil eventos.²⁶

O estudo do IPEA evidencia um crescimento no número de pessoas trabalhando por conta própria no transporte de mercadorias, o que fica claro no período de início da pandemia da covid-19. Em 2019 (4º trimestre), o resultado era 400% superior ao observado em 2016 (1º trimestre); entretanto, ao final de 2020, esse patamar estava 750% maior e seguiu crescendo em 2021.²⁷

Dar efetividade a direitos dos trabalhadores sempre foi uma questão social a ser resolvida, entretanto, no capitalismo de plataformas, tal problema se torna ainda mais emergencial. Sob o discurso da modernidade e necessidade de flexibilização das normas trabalhistas, se permite precarizar ainda mais grupos que outrora tinham algum direito. Esse cenário cria inclusive dicotomias de direitos ao nível de segurança do ambiente laboral entre trabalhadores empregados e platformizados, em contrariedade à garantia geral da constituição de um meio ambiente protegido, digno e saudável.

Como explica Ricardo Antunes, talvez nunca tenha sido tão difícil impor normas de proteção ao trabalhador para limitar a compulsão do capital. Vivemos uma conjuntura de grande ofensiva do capital sobre o trabalho, uma verdadeira contrarrevolução preventiva de amplitude global, sustentada por uma forte ideologia neoliberal em fase de crise estrutural do trabalho.²⁸

CONCLUSÃO

A platformização dos entregadores de mercadorias, estabelecendo-se como "profissionais independentes", "mandatários", "parceiros", "autônomos", ou nomenclatura que o valha para designar informalidade, cria uma dicotomia de direitos entre os entregadores de mercadorias sob a condição de motoempregados e os trabalhadores informais.

É possível perceber que essa diferença não atinge somente direitos trabalhistas, mas também se apresenta precária na própria estrutura e na forma como as condições de trabalho se desenvolve, inclusive quanto ao alto índice de acidentes de trânsito, com reflexos em toda a sociedade.

Quanto à contraprestatividade e condições de segurança, enquanto o motoentregador tem garantido maior salário com adicionais pelo exercício de trabalho perigoso, tendo como condições de contratação ser maior de 21 anos e aprovado em curso de especialização junto ao Contran, além de ter que comprovar dois anos de habilitação e usar colete refletor de segurança; o motorista informal vinculado aos aplicativos de entrega deve comprovar ter idade mínima de 18 anos e somente declarar que cumprirá as normas de trânsito.

Portanto, não existem maiores esforços das plataformas em garantir condições mais seguras e saudáveis para prestação desse trabalho, tampouco há ainda legislação brasileira infraconstitucional que regule tais atividades, embora haja alguns projetos em tramitação. Isso contribui para o aumento de acidentes de trânsito com motos.

Assim, diante da ausência de amparo legislativo, é forçoso concluir pela precarização desses trabalhadores informais, notadamente em razão dos altos índices de acidentes, desafiando uma urgente norma que melhor regule e estabeleça, minimamente, as condições de maior segurança.

O aumento do desemprego e a diminuição dos postos de trabalho formais vêm contribuindo para a ocupação desses espaços informais, em especial por meio de plataformas, face à redução dos custos para as empresas, forçando os motoentregadores a aceitarem as regras impostas pelos aplicativos, mesmo que isso lhes restrinja direitos e condições de segurança, revelando, portanto, uma mera adesão.

Embora deva ser aplicado aos empregados e informais a estrutura protetiva constitucional de proteção ao meio ambiente do trabalho, da dignidade, da valorização do trabalho e da melhoria das condições sociais, essa não é a realidade, ainda, para os trabalhadores entregadores platformizados, que se utilizam da motocicleta. Não é uma equação fácil de ser resolvida, pois muitos desses trabalhadores não têm interesse numa regulamentação que restrinja sua liberdade. No entanto, as condições de segurança devem ser minimamente amparadas.

Benizete Ramos de Medeiros é professora de graduação e pós-graduação stricto sensu (PPGD/UVA); professora convidada da Universidad Ibero Americana da Ciudad del México; UNINI; diretora da Escola Superior da Advocacia Trabalhista Nacional da ABRAT. benizete.medeiros@uva.br

Luana Cássia do Carmo Filgueiras é especialista em Direito do Consumidor e mestranda em Direito na UVA. luanaccf.adv@gmail.com

NOTAS DE RODAPÉ

1. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/coluna/30-anos/a-moda-de-pedir-pizza-pelo-telefone/>>. Acesso em: 18 jun. 2022.
2. Disponível em: <<https://institucional.ifood.com.br/food/>>. Acesso em: 24 jun. 2022.
3. "La entrega no es nada nuevo, pero su dinámica ha cambiado con la introducción de nuevas formas de Tecnologías de la Información y la Comunicación, especialmente através de la creación de aplicaciones de entrega. Este texto pretende abordar las diferentes formas de protección otorgadas a los trabajadores por cuenta ajena y de plataforma, especialmente por la dicotomía entre la Ley 12.009/2009 y la Ley 12.997/2014, que en la práctica no se aplican a los mensajeros a través de aplicaciones, aunque ejercen efectivamente la el mismo trabajo. También aborda el aumento del número de repartidores y la alta siniestralidad tras el inicio del Covid-19" Disponível em: <<https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>>. Acesso em: 24 jun. 2022.
4. SRNICEK, N. Platform capitalism. Cambridge: Polity Press, 2017.
5. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2022.
6. ANTUNES, Ricardo (Org.). O Privilégio da Servidão: O novo proletariado de serviços na era digital. 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020.
7. CANT, Callum. Delivery Flight! A luta contra os patrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021.
8. Motoentregadores quando exercem a mesma atividade. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em 18 jun. 2022.
9. Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/06/30/ibge-ve-recorde-de-informalidade-como-caracteristica-estrutural-do-mercado-de-trabalho.ghtml>>. Acesso em 15abr. 2022.
10. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2022.
11. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm>. Acesso em: 24jul. 2022análisis
12. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/113979.htm>. Acesso em: 24jul. 2022.
13. SANTOS, Boaventura de Souza. O Futuro começa agora: da pandemia à utopia. 1ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020
14. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.297-de-5-de-janeiro-de-2022-372163123>>. Acesso em: 25 jul. 2022.
15. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/folha-100-anos/2021/02/entregador-antifascista-critica-precarizacao-do-trabalho-e-omissao-de-veiculos-da-imprensa.shtml>>. Acesso em: 18 jul. 2022.
16. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm>. Acesso em: 18 jul. 2022.
17. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm>. Acesso em: 18 jul. 2022.
18. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 18 jul. 2022.
19. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 18 jul. 2022.
20. anunciava mudanças nessa relação <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2022.
21. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38523>. Acesso em: 10 jul. 2022.
22. Disponível em: <<https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2020/03/TERMOS-E-CONDICOES-DE-USO.pdf>>. Acesso em: 24 jun. 2022.
23. Disponível em: <<https://legal.rappi.com/brazil/termos-e-condicoes-de-uso-de-plataforma-virtual-entregador-rappi/>>. Acesso em: 24 jun. 2022.
24. Disponível em <flexíveis, distintos dos contratos rígidos e com obrigações legais> Acesso em 16 dez. 2021.
25. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao/compilado.htm>. Acesso em 20jul. 2022.
26. Disponível em: <<https://abramet.com.br/repo/public/commons/ABRAMET%20-%20A%20MOTOCICLETA%20NO%20BRASIL%20DO%20SEculo%20XXI%20-%20JUL2021%20-%202029-7-2021%20FINALIZADO.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2022.
27. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2022.
28. FILGUEIRAS, Vitor e ANTUNES, Ricardo 2012, a empresa lançou Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. 1. edição. São Paulo: Boitempo, 2020

BIBLIOGRAFIA

- ABÍLIO, Ludmila Costhek; ALMEIDA, Paulo Freitas; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; FONSECA Vanessa Patriota da; KALIL, Renan Bernardi; MACHADO, Sidnei. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, Campinas, Edição Especial – Dossiê Covid-19, p.1-21, 2020. Disponível em: <<http://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74/37>>. Acesso em 23 set. 2021.
- ABRAMET. A motocicleta no Brasil do século XXI. Disponível em: <<https://abramet.com.br/repo/public/commons/ABRAMET%20-%20A%20MOTOCICLETA%20NO%20BRASIL%20DO%20SEculo%20XXI%20-%20JUL2021%20-%202029-7-2021%20FINALIZADO.pdf>>. Acesso em: 20 jul.2022.
- ANTUNES, Ricardo (Org.). O Privilégio da Servidão: O novo proletariado de serviços na era digital. 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020.
- _____. FILGUEIRAS, Vitor Uberização, trabalho digital e indústria 4.0. 1. edição. São Paulo: Boitempo, 2020.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 18 jun.2022.
- BRASIL. Decreto 10282, de 20 de março de 2020. Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. (Revogado pelo Decreto 11.077 de 2022). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm>. Acesso em: 24 jul.2022.
- BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.
- BRASIL. Lei 12.009, de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.
- BRASIL. Lei 12.997, de 18 de junho de 2014. Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.
- BRASIL. Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/113979.htm>. Acesso em: 24 jul.2022.
- BRASIL. Lei nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela Covid-19. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14-297-de-5-de-janeiro-de-2022-372163123>>. Acesso em: 25 jul.2022.
- CANT, Callum. Delivery fight! A luta contra os patrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021.
- IBGE. Desemprego. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em 18 jun.2022.
- IFOOD. Sobre o iFood. Disponível em: <<https://institucional.ifood.com.br/ifood/>>. Acesso em: 24 jun.2022.
- _____. Termos e condições de uso. Disponível em: <<https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2020/03/TERMOS-E-CONDICOES-DE-USO.pdf>>. Acesso em: 24 jun.2022.
- IPEA. Mais de 1/3 das mortes no trânsito envolvem motociclistas. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38523>. Acesso em: 10 jul.2022.
- _____. Mercado de Trabalho: A GigEconomy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf>. Acesso em: 20 jul.2022.
- _____. Mercado de Trabalho: Painel da GigEconomy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf>. Acesso em: 18 jun.2022.
- FOLHA DE S. PAULO. Entregador 'Antifascista' critica precarização do trabalho e omissão de veículos da imprensa. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha-100-anos/2021/02/entregador-antifascista-critica-precariozacao-do-trabalho-e-omissao-de-veiculos-da-imprensa.shtml>>. Acesso em: 18 jul.2022.
- RAPPI. Quem somos: nossa história. Disponível em: <<https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>>. Acesso em: 24 jun.2022.
- _____. Termos e Condições de uso de plataforma virtual entregador Rappi. Disponível em: <<https://legal.rappi.com/brazil/termos-e-condicoes-de-uso-de-plataforma-virtual-entregador-rappi/>>. Acesso em: 24 jun.2022.
- REMIR. Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista. Disponível em: <<https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/a-remir>>. Acesso em 16 dez.2021.
- SANTOS, Boaventura de Souza. O Futuro começa agora: da pandemia à utopia. 1ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020.
- SEGURADORA LÍDER. Relatório Anual 2020 – Seguradora Líder. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf>>. Acesso em: 10 jul.2022.
- SRNICEK, N. Platform capitalism. Cambridge: Polity Press, 2017.
- VALOR ECONÔMICO. IBGE vê recorde de informalidade como característica estrutural do mercado de trabalho. Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/06/30/ibge-ve-recorde-de-informalidade-como-caracteristica-estrutural-do-mercado-de-trabalho.ghtml>>. Acesso em 15 abr.2022.
- VEJA SÃO PAULO. A moda de pedir pizza pelo telefone. Disponível em: <<https://veja.sp.abril.com.br/coluna/30-anos/a-moda-de-pedir-pizza-pelo-telefone/>>. Acesso em: 18 jun.2022.