

ECONOMIA COMPARTILHADA E MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA NO CONTEXTO DOS APLICATIVOS DE ENTREGA

SHARED ECONOMY AND CAPITALIST MODE OF PRODUCTION IN THE CONTEXT OF DELIVERY APPLICATIONS

Rosiane Alves Palacios

Mestranda em Administração - Linha Estratégia, Organizações e Sociedade – pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (Porto Alegre/Brasil).
E-mail: rosiane.palacios@edu.pucrs.br

Paola Reis do Amaral

Mestranda em Administração - Linha Estratégia, Organizações e Sociedade – pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (Porto Alegre/Brasil).
E-mail: Paola.Amaral@edu.pucrs.br

Edimara Mezzomo Luciano

Pós-Doutora pela London School of Economics and Social Sciences – Department of Management – Information Systems and Innovation Research Group (Londres/Inglaterra). Professora Titular da Escola de Negócios e Membro Permanente do Programa de Pós-Graduação em Administração da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (Porto Alegre/Brasil).
E-mail: eluciano@pucrs.br

Ana Clarissa Matte Zanardo dos Santos

Doutora em Administração pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (São Leopoldo/Brasil). Professora da Escola de Negócios da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (Porto Alegre/Brasil) e Membro Permanente do Programa de Pós-Graduação em Administração da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (Porto Alegre/Brasil).
E-mail: ana.clarissa@pucrs.br

Recebido em: 5 de setembro de 2020
Aprovado em: 18 de novembro de 2020
Sistema de Avaliação: Double Blind Review
RGD | v. 18 | n. 1 | p. 03-26 | jan./abr. 2021
DOI: <https://doi.org/10.25112/rgd.v18i1.2341>

RESUMO

Algumas das características da economia compartilhada podem gerar novas dinâmicas nas relações de trabalho, por isso se faz importante entender se esse novo modelo de economia pode reforçar a precarização do trabalho. Por meio de entrevistas semiestruturadas com cinco entregadores vinculados a diferentes aplicativos de entrega de comida, o artigo buscou compreender se as empresas de aplicativos perpetuam práticas do modo de produção capitalista a partir da exploração da atividade de entregador. As análises foram realizadas a partir das categorias, *a priori*, de motivação, rotina, vantagens e desvantagens de realizar a atividade de entregador, ciência dos direitos trabalhistas, relacionamento com as empresas e a perspectiva de futuro em relação à atividade e a empregos formais. Como resultado foi possível identificar que mesmo que a economia compartilhada traga muitos ganhos para plataformas inovadoras, existe um contexto de forte desigualdade por trás do crescimento econômico que questiona o pilar social da sustentabilidade.

Palavras-chave: Economia compartilhada. Modo de produção capitalista. Entregadores. Aplicativos. Bicicleta.

ABSTRACT

Some of the sharing economy characteristics generate new work relationships. Therefore, it is important to understand whether this new economic model can reinforce the already precarious nature of work. Through semi-structured interviews with five bike messengers from different delivery applications, the article sought to understand if application companies perpetuate the capitalist mode of production practices through the exploitation of the delivery activity. Analyses were carried out based on a priori categories related to motivation, routine, advantages, and disadvantages of performing the activity of delivery, awareness of labor rights, relationship with companies, and the future perspective of the activity and formal jobs. As a result, it was possible to identify that even though the sharing economy brings many gains for innovative platforms, there is a context of inequality behind this economic growth that questions the social pillar of sustainability.

Keywords: Sharing economy. Capitalist mode of production. Deliveries. Applications. Bike messenger.

1 INTRODUÇÃO

Já faz algum tempo que as relações de consumo acontecem em dinâmicas assimétricas. As práticas econômicas atuais derivam de tais relações. Em larga medida, elas incentivam e produzem renda desigual, incitam o descarte constante e produzem controle e oferta massiva de produtos com vida útil irrisória (SILVEIRA; PETRINI; SANTOS, 2016). Como solução para o capitalismo, hiperconsumo e suas consequências surge a proposta de uma economia baseada no compartilhamento, a economia compartilhada. Essa modalidade aparece como meio de modificar a lógica de consumo, reduzir a acumulação de bens e relativizar a propriedade privada, na medida em que passa a despertar mais interesse no compartilhamento do que na posse (KRAMER, 2017).

A entrada de novos *players* no mercado, como Uber e Airbnb, e o impacto destes nos modelos de negócios tradicionais lançam holofotes ao fenômeno da economia compartilhada (LAZZARI; PETRINI, 2019). Preços mais atrativos, comodidade e funcionalidade oferecidos por bens e principalmente serviços, ofertados basicamente por meio de aplicativos que divulgam e viabilizam os novos modelos de negócios, têm atraído cada vez mais consumidores (MENDES; CEROY, 2015; PIZONI; SILVA; PALADINI, 2018). A ascensão do conceito de economia compartilhada é, sem dúvida, um dos desdobramentos mais significativos do desenvolvimento socioeconômico global da última década (FRENKEN, 2017). Pode fornecer às pessoas acesso de baixo custo a bens e espaço, e algumas vezes ofertar oportunidades de ganhos financeiros, geralmente na modalidade de complementação de renda.

A partir dessa modalidade, além de novas formas de consumo e mercado, também surgem novas dinâmicas de trabalho. Entre os modelos de negócios popularizados pela economia compartilhada estão os aplicativos de entrega. *Bike Messenger* é como são denominadas as pessoas que fazem o serviço de transporte e entrega de diversos itens, fazendo uso de bicicletas (KIDDER, 2006). Para se cadastrar como um deles, somente é necessário ter maioria, um smartphone com acesso à internet e uma bicicleta. A ausência de barreiras de entrada contribui para o crescimento exponencial de trabalhadores nestas plataformas. Na cidade de São Paulo, a quantia de entregadores via bicicleta aumentou 5,4 vezes no ano de 2018 (ALIANÇA BIKE, 2018).

A atividade de entregador vinculada a um aplicativo pode vir a ser uma alternativa para desempregados. No Brasil, o desemprego vem crescendo consideravelmente. Em maio de 2020 a taxa de desocupação era de 12,9%, o que simboliza mais de 13,4 milhões de pessoas fora do mercado de trabalho formal no Brasil (IBGE, 2020). A atividade de entregador também vem crescendo expressivamente durante a pandemia de Covid-19 (ABÍLIO *et al.*, 2020). No início do mês de julho de 2020, entregadores

brasileiros de aplicativos fizeram protestos reivindicando melhor remuneração e auxílio-pandemia, entre outras pautas (ROXO *et al.*, 2020).

Atualmente, o trabalho no mundo passa por uma transição extraordinária voltada para a informalidade com altos índices de desemprego e com a necessidade de o trabalhador realizar várias tarefas ao mesmo tempo em que a relação de trabalho é cada vez mais desregulada (KRAMER, 2017). Ocorre que, com a dimensão que a economia compartilhada vem ganhando (FRENKEN; SCHOR, 2017), muitas empresas são capazes de apropriar-se dos fundamentos dessa nova modalidade econômica para mascarar práticas de negócios capitalistas tradicionais. Uma vez que os custos dessa modalidade de negócio podem ser transferidos para o próprio entregador, que passa a se tornar responsável por suas ferramentas de trabalho (bicicleta, internet e *smartphone*), bem como outros custos para o desempenho da atividade. Embora a economia compartilhada tenha apresentado um crescimento expansivo, ainda detém uma série de aspectos nebulosos que carecem ser investigados (SCHOR, 2014).

É perceptível que a economia compartilhada vem gerando e acumulando quantidades consideráveis de riqueza, usando para isso um argumento de progresso social (FRENKEN; SCHOR, 2017). Questiona-se, porém, se as plataformas de compartilhamento de fato partilham essa riqueza produzida com seus utilizadores (entregadores/fornecedores e clientes) (FRENKEN; SCHOR, 2017), e mesmo se dão condições mínimas a estes ou se contribuem para acentuar as desigualdades sociais. São necessários estudos para que se possa compreender seus impactos na economia, meio ambiente e, principalmente, na sociedade (LAZZARI; PETRINI, 2019), já que muitas vezes os feitos apontados como sustentáveis são desenvolvidos em paralelo a outras atividades que podem ser caracterizadas injustas e que causam prejuízos socioambientais (DINIZ *et al.*, 2020).

Em vista desse panorama, este estudo visou compreender como ocorre a relação entre as empresas de aplicativos de entrega e os entregadores. O desenvolvimento dessa pesquisa justifica-se pela influência que a economia compartilhada pode ter nas novas relações de trabalho que podem surgir com o seu desenvolvimento e o surgimento de novos modelos de negócio. Além disso, é importante entender se esse modelo novo de economia pode reforçar a precarização do trabalho, acentuando as consequências da assimetria de poder que já caracteriza uma relação de trabalho.

A seguir, apresentam-se os tópicos do referencial teórico sobre economia compartilhada, modo de produção capitalista e precarização do trabalho, os procedimentos metodológicos realizados no estudo, as análises e discussões dos resultados e as considerações finais.

2.1 ECONOMIA COMPARTILHADA

O ato de trocar e compartilhar é ancestral (SCHOR, 2014) e ocorre principalmente entre pessoas próximas e indivíduos da mesma família. Porém, foi somente a partir da crise de 2008 que compartilhamento, no contexto da economia compartilhada (EC), encontrou espaço para se difundir e popularizar (LAZZARI; PETRINI, 2019).

A EC pode ser compreendida como um modelo econômico mediado pela internet e baseado em compartilhamento, troca e aluguel de produtos e serviços, que possibilitam o acesso sobre a propriedade (MARTIN; UPHAM; BUDD, 2015). Aparece como solução para um modelo de consumo exagerado por meio da produção de modelos de negócio que combinam o crescimento econômico com sustentabilidade ambiental e social, dimensões-base do conceito de desenvolvimento sustentável (SILVEIRA; PETRINI; SANTOS, 2016). Sabe-se que contempla uma gama de práticas ancestrais, mas também renovadas e inovadoras (SCHOR, 2014), cujas características centrais são a capacidade de economizar ou ganhar dinheiro. Proporciona uma nova experiência ao consumidor, reduzindo impactos ecológicos negativos e fortalecendo as interações sociais (SCHOR; FITZMAURICE, 2015). Dessa forma, pode-se afirmar que a economia compartilhada tem potencial de ressignificar e promover o acesso ampliado a bens e serviços. A definição do conceito é muito ampla e mistura troca de mercado, doações e compartilhamento, além da escalabilidade abrir margem para questionamentos sobre os impactos ambientais (BELK, 2014). Porém, não existe ainda uma única definição para tal abordagem econômica (LAZZARI; PETRINI, 2019).

A economia compartilhada também abrange uma ampla variedade de plataformas digitais (SCHOR, 2014), apartando-se de um comportamento de posse para dar espaço a uma ideia de compartilhar (LAZZARI; PETRINI, 2019). A partir da economia compartilhada, a velha sabedoria – de que somos o que possuímos – pode se tornar obsoleta para reconsiderar formas de posse e usos que não envolvem a propriedade (BELK, 2014). Os bens e serviços ofertados no consumo colaborativo geralmente são mais baratos do que as alternativas do mercado comum (FRENKEN, 2017).

Botsman e Rogers (2011) defendem que o compartilhamento do acesso aos bens e serviços cria oportunidade para uma utilização muito mais eficiente dos bens e recursos (carros e acomodações, como exemplos), o que, por sua vez, reduz a escala da atividade econômica resultando em benefícios ambientais. Alguns exemplos de empresas que se enquadram nessa nova roupagem econômica são as plataformas Airbnb, Zipcar, Uber e Yellow, entre outros (MARTIN, 2016). Em um sentido amplo, a internet em si pode ser considerada um gigantesco conglomerado de conteúdos de compartilhamento que podem ser acessados por qualquer pessoa. E, para tal, é necessário que se tenha conexão e permissão, por parte

do governo e de acesso aos conteúdos (BELK, 2014), mas a economia compartilhada também contempla atividades off-line (SCHOR, 2014).

As iniciativas da economia compartilhada podem ser tão importantes quanto a Revolução Industrial no que diz respeito a como a propriedade é elaborada (BOTSMAN; ROGERS, 2011). A ascensão desse conceito é, sem dúvida, um dos desdobramentos do desenvolvimento socioeconômico global mais significativos da última década (FRENKEN, 2017). À medida que os cidadãos que adquirem bens e consomem serviços interagem no processo de compartilhamento, pode ocorrer, também, a criação de capital social, que pode permitir uma distribuição mais equitativa de bens e serviços, uma vez que os preços de acesso são mais baixos se comparados aos de propriedade (BOTSMAN; ROGERS, 2011). Compartilhar pode fazer muito sentido nos quesitos prático e econômico para os consumidores, meio ambiente e para a comunidade. Também pode trazer muitos ganhos para empresas suficientemente flexíveis, inovadoras e com visão de futuro (MCKEE, 2017).

Devido à novidade dos modelos de negócios, é comum que questões legais sejam levantadas pelas plataformas de compartilhamento. Há plataformas que argumentam que as leis vigentes estão desatualizadas e interferem negativamente nas atividades por elas realizadas, refletindo em resultados ineficientes e indesejáveis (FRENKEN, 2017). Apesar das alegações de que a regulamentação entre pares possa ser melhor ou mais eficiente que a governamental, o que gera mais confiança para as transações (PWC, 2016), geralmente o que ocorre é a introdução, pelas plataformas, de suas próprias restrições e regulamentos, criando um mercado que, sem dúvida, não é verdadeiramente espontâneo. Além disso, a suposição de que as plataformas são, em geral, mais favoráveis à liberdade e mais eficientes do que a regulação estatal não pode ser sustentada (MCKEE, 2017). O que ocorre na economia compartilhada é que as plataformas que estão crescendo são aquelas cujos provedores ganham dinheiro e os consumidores pagam preços atrativos, mas nada disso está refletido no modelo de compartilhamento do negócio (SCHOR, 2014).

Outra visão crítica sobre a economia compartilhada é a de que esta seria uma economia de “neoliberalismo de esteroides”, com o argumento de que amplifica os piores excessos do modelo econômico capitalista dominante (MOROZOV, 2013). O autor afirma que as empresas vinculadas ao consumo colaborativo não estão interessadas em reorientar a economia global para uma melhor qualidade de vida das pessoas (MOROZOV, 2013), além de levantar os efeitos estruturais da economia compartilhada sobre as desigualdades e condições básicas de trabalho. Outra reivindicação pertinente a esta prática econômica diz respeito à sustentabilidade que, conforme Mckee (2017), é mal fundamentada. O autor critica a economia compartilhada no que se refere às condições legais e fiscais desta atividade; para ele, a economia compartilhada é um mercado com ganhos econômicos, apesar de concordar que

existe um viés “altruísta” nas discussões acadêmicas (MCKEE, 2017). Muitos provedores e usuários são motivados principalmente pelos ganhos econômicos a serem obtidos na negociação em plataformas de compartilhamento, e os efeitos ambientais podem ser bastante limitados devido ao aumento da demanda provocada por preços mais baixos (MCKEE, 2017). Defensores do consumo colaborativo, Botsman e Rogers (2011) admitem que a sustentabilidade social ou ambiental não é realmente o cerne desse tipo de negócio, mas sim uma de suas consequências essenciais.

Apesar de existir um desejo comum entre os participantes da nova economia, de criar sociedades mais justas, sustentáveis e mais socialmente conectadas (SILVEIRA; PETRINI; SANTOS, 2016), a economia compartilhada vem sendo questionada sobre se realmente seria mais socialmente justa; se diminuiria a emissão de carbono e se promoveria mais transparência econômica (SCHOR, 2014). O compartilhamento como modalidade é, em verdade, uma ferramenta de acessibilidade, pois quando se compartilha, não se busca monetização, porém quando um modelo de negócio faz mediação não ocorre o compartilhamento, e sim uma atividade econômica (ECKHARDT; BARDHI, 2015). As histórias de sucesso de empresas do Vale do Silício, como Airbnb e Uber, também estimulam um entusiasmado discurso sobre a economia compartilhada da qual coparticipam ativistas, indústrias de TI, mídia, empreendedores, capitalistas e investidores (MARTIN, 2016). Esse discurso que fala da novidade da economia compartilhada emprega um falso universalismo que pode ser alienante para as pessoas que mantêm práticas de compartilhamento não digital em suas vidas diárias (MARTIN; UPHAM; BUDD, 2015).

Os atores da economia compartilhada adotam um discurso que engloba inovação, tecnologia e progresso, mas “esta caracterização atrai tanto a miopia de classe e raça, como o que os historiadores chamam de ‘presenteísmo’, ou cegueira ao passado” (FRENKEN; SCHOR, p. 122, 2017). Há pouca clareza sobre como as plataformas estão afetando as condições de trabalho (SCHOR, 2014). A falta de uma intervenção estatal ou regulamentações nas plataformas de compartilhamento leva, por exemplo, à precarização das relações de trabalho (MOROZOV, 2013). Além disso, os ganhos da economia compartilhada são desigualmente distribuídos e podem até aumentar a desigualdade de diferentes formas, uma vez que aqueles com os bens mais valiosos podem obter os maiores aluguéis ao compartilhá-los (SCHOR; FITZMAURICE, 2015).

2.2 MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

O início da crise em fins de 2008 fez com que brasileiros sofressem momentos de desemprego bastante significativos, quando centenas de milhares de trabalhadores perderam seus postos regulares com as garantias até então asseguradas pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) (HIRATA, 2011).

Nesse contexto, além do desemprego, o trabalho precário e o número de trabalhadores em situação de pobreza também apresentaram um crescimento considerável (HIRATA, 2011).

Antes de conceituar precarização é necessário diferenciá-la de precariedade, pois tais palavras não são sinônimas. A precariedade no ambiente de trabalho deve ser compreendida como uma atividade com fins econômicos exercida em condições que colocam aqueles que a realizam em uma situação de risco, vulnerabilidade ou degradação (VARGAS, 2016). Essas atividades também podem não garantir ao trabalhador direitos sociais e trabalhistas que posteriormente podem gerar inseguranças para aqueles que as exercem (VARGAS, 2016). A precarização pode ser interpretada como a deterioração das condições de trabalho, sendo assim, o trabalho se deteriora, por meio dos mecanismos de precariedade: os direitos trabalhistas que eram devidos são perdidos e a estabilidade deixa de acontecer, ocorrendo, então, o processo de precarização (LEITE, 2008).

A precarização do trabalho é tida como uma condição de existência para o modo de produção capitalista (GÔES; SOUZA, 2015), que, historicamente, é marcado por diversas configurações de precariedade (MARX, 2017) e é condicionado por múltiplos fatores. Sob uma perspectiva marxista, a flexibilidade do trabalho também pode ser entendida como uma estratégia de ampliação do capital (ANDRÉ; DA SILVA; NASCIMENTO, 2019). Neste sentido, as relações de trabalho sob a égide do capitalismo são marcadas pelo esforço permanente do capital em ampliar suas formas de extração da mais-valia (MARX, 2017), seja pelo pagamento de salários cada vez menores ou pela transferência de custos de produção para o próprio trabalhador. Além da falta de proteção social e de direitos associados ao emprego, um dos critérios do trabalho precário é a baixa remuneração e, também, o número aumentado de horas de trabalho (HIRATA, 2009). O aumento da jornada de trabalho também faz com que os riscos de desenvolver doenças ocupacionais se intensifiquem (FARIA; KREMER, 2004).

Os novos processos de trabalho buscam pautar-se em estratégias de flexibilidade das jornadas e das formas de contratação, difundindo-se a partir do discurso de que a flexibilidade gera uma via de solução da vida do trabalhador (horários flexíveis) e dos empregadores (contratações flexíveis) (ANDRÉ; DA SILVA; NASCIMENTO, 2019). Mesmo com ares de inovação, ainda existe uma conjuntura social que reflete na exploração contínua dos indivíduos a partir do modo de produção capitalista, no qual o trabalho proporciona benefícios para os indivíduos detentores de capital, porém não traz ganhos equivalentes aos trabalhadores que vendem a sua força de trabalho (ANDRÉ; DA SILVA; NASCIMENTO, 2019). Desse modo, são implementadas formas de trabalho como o *home office*, o trabalho parcial, o trabalho temporário, a terceirização, entre outras, que provocam uma significativa redução no percentual de vínculos regulares de emprego em todo o mundo (VARGAS, 2016). Por esta razão, muitas dessas formas são reconhecidas

como trabalho precário, provocando instabilidade e insegurança para os trabalhadores por lhe faltarem garantias e direitos trabalhistas (LEITE, 2008).

Os serviços são oferecidos a preços muito baixos, impactando somente no ganho dos trabalhadores que fazem as entregas. O consumidor paga bem menos que no mercado tradicional, e a empresa intermediadora da tecnologia afere lucros e valoriza em números astronômicos. Estas evidências são indícios da precarização (KRAMER, 2017). No Brasil, mesmo o trabalhador estável, com emprego regular e com contrato por tempo indeterminado, pode encontrar-se em situação de precarização, dado o exemplo da baixa remuneração, cujo salário-mínimo nominal está muito longe do salário mínimo necessário (DIEESE, 2019). Os conflitos na seara trabalhista, seja no Brasil ou em outros países, denotam que a forma de intermediar mão de obra adotada pela maioria das empresas da economia compartilhada pode se configurar uma ferramenta de precarização do trabalho. Além disso, demonstra potencial para atingir outras formas de compartilhamento que adotam o mesmo modo de utilização de mão obra, transformando os trabalhadores em eternos *freelancers*, por isso surge o termo *uberização* do trabalho (KRAMER, 2017), numa alusão ao modelo de negócios de infomediário tornado popular e escalável mundo afora pela empresa americana Uber.

Podemos entender a *uberização* como um futuro possível para empresas em geral, que se tornam responsáveis por prover a infraestrutura para que seus *parceiros* executem seu trabalho (ABILIO, 2017). Não é difícil imaginar que hospitais, universidades, empresas dos mais diversos ramos adotem esse modelo, utilizando-se do trabalho de seus colaboradores *just-in-time* de acordo com sua necessidade (ABILIO, 2019). A *uberização* refere-se a um novo estágio da exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho (ABILIO, 2019). A maioria dos trabalhadores da economia compartilhada não possuem nenhuma proteção social que fariam jus em trabalho regular, benefícios como: previdência, assistência médica, férias, 13º salário, garantias em caso de incapacidade laboral, todos esses direitos previstos na Constituição Federal (KRAMER, 2017) antes da reforma trabalhista.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A fim de entender se as empresas de aplicativos perpetuam práticas do modo de produção capitalista a partir da exploração da atividade de entregador, este estudo caracterizou-se como qualitativo e exploratório (RICHARDSON, 2012). A pesquisa foi realizada na cidade de Porto Alegre (RS), durante os meses de outubro a dezembro do ano de 2019. A unidade de análise foi o exercício da atividade de entregador vinculado a aplicativos de pedidos que utilizam a bicicleta como meio de transporte.

Para a coleta de dados, foram realizadas entrevistas semiestruturadas, além de observações não participantes (FLICK, 2008). As entrevistas foram realizadas com cinco entregadores que realizam a atividade de entregador, são vinculados a diferentes aplicativos de entrega e tiveram um tempo médio de quarenta minutos. O Quadro 1 apresenta o perfil dos entrevistados.

Quadro 1 – Perfil dos Entrevistados

Entrevistado	Gênero	Idade	Escolaridade	Tempo que atua como <i>Bike Messenger</i>	Aplicativos que atende	Bairro onde reside
A	Masculino	25	Mestrado	8 meses	X	Petrópolis
B	Masculino	31	Ensino médio	7 meses	Z e X	Navegantes
C	Masculino	33	Ensino médio	10 meses	X, Y e Z	Auxiliadora
D	Masculino	25	Ensino médio	5 meses	Y e X	Jardim Dona Leopoldina
E	Feminino	40	Graduação	3 meses	Y e X	Centro Histórico

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Para preservar o anonimato, os entrevistados serão nomeados com letras de A a E, e as três empresas de aplicativos de entrega de comida serão referidas como X, Y e Z. Alguns dos entrevistados foram identificados durante atividade de observação em alguns pontos, como o Parque Moinhos de Vento e o centro da cidade, aceitando serem entrevistados durante a jornada de entrega. Utilizou-se também a técnica de bola de neve (PATTON, 1990) para identificar outros entregadores a partir dos entrevistados. Importante ressaltar que todos começaram a exercer a atividade de entrega no ano de 2019 e que dois dos aplicativos de entrega, para os quais os entregadores trabalham, iniciaram suas atividades no final de 2017. Durante a coleta de dados, nas observações e entrevistas, não foram vistas muitas entregadoras, justificando o fato de ter apenas uma entrevistada.

Para a realização da análise dos dados, foi utilizada a análise de conteúdo (RICHARDSON, 2012) com a formulação de categorias e códigos. Para operacionalizar a análise, a transcrição das entrevistas foi inserida no *software* NVivo®12. Quanto às categorias analisadas, definidas *a priori*, foram (a) a **motivação** para desempenharem a atividade; (b) as **vantagens** e **desvantagens** percebidas da atividade; (c) a **ciência de direitos trabalhistas** e sistema Micro Empreendedor Individual (MEI), contribuição para a previdência e noção de vínculo com as empresas dos aplicativos; (d) o **Relacionamento com as empresas**, o suporte relacionado ao processo de cadastro, treinamento, quanto à equipamentos de proteção Individual (EPI), ferramentas utilizadas no trabalho e resolução de problemas com entregas; e (e) a **Perspectiva de futuro**

em relação à atividade e a empregos formais. Também foi observada a descrição da rotina de trabalho e a preparação para a jornada. A seguir, apresentam-se a análise e as discussões dos resultados.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Nesta seção, são apresentadas as análises quanto às categorias estabelecidas.

A primeira categoria é **motivação para desempenhar a atividade**. Sobre as diferentes motivações para iniciarem a atividade de entregadores, os entrevistados apontaram: (i) a novidade de trabalhar com aplicativos, (ii) a possibilidade de trabalhar pedalandando a bicicleta, (iii) a necessidade de complementação de renda ou (iv) uma alternativa à situação de desemprego. A maioria dos entrevistados relatou ser integrante de grupos de ciclistas que pedalam por esporte, e todos os entrevistados afirmaram gostar muito da modalidade que, ao que tudo indica, possui códigos, cultura e estilo de vida particulares.

Apesar de relatarem que gostam de pedalar, a principal motivação para ser entregador é a obtenção de renda. A atividade aparece como complemento ou como única fonte de renda dos entrevistados, como o proposto por Hirata (2011), e igualmente diz respeito ao desemprego que vem figurando no cenário nacional (IBGE, 2020). O entrevistado A, o qual possui outras fontes de renda e bom nível de formação (o maior entre os entrevistados), declara ter ciência que seu perfil é um pouco diferente dos demais entregadores: "consigo fazer algumas coisas com esse dinheiro, mas pra mim, como eu falei antes, eu tenho o perfil um pouco diferente do trabalhador normal que pega o dia inteiro e usa só a plataforma como fonte de renda". As motivações para a realização da atividade coincidem com o proposto por Schor (2014), uma vez que fatores econômicos, como o desemprego, ambientais e sociais, como a socialização (SCHOR; FITZMAURICE, 2015) com outros entregadores, e o gosto por pedalar são motivadores dos entregadores.

Na categoria **rotina, vantagens e desvantagens percebidas na atividade de entregador**, os entrevistados apontam que as entregas são sazonais: férias escolares, dias de chuva e dias de eventos, como jogos de futebol, por exemplo, mudam um pouco a dinâmica de pedidos. Os entregadores trabalham, geralmente, de terça-feira a domingo, durante os três turnos, mas principalmente à tarde e à noite (os períodos de maior demanda por entregas). Os preços de entrega são flutuantes e dependem dos fatores sazonais citados, além das promoções realizadas pelos aplicativos juntamente com os restaurantes e supermercados e da demanda por entregas.

Com exceção do entregador A, todos os entrevistados relatam que trabalham em mais de um aplicativo, indicando que não é rentável ter somente um cadastro como entregador, uma vez que as demandas dos aplicativos variam conforme os dias da semana. Além das questões já citadas, os valores recebidos por cada entrega também variam conforme a experiência dos entregadores (definida como o

tempo em que o entregador está vinculado ao aplicativo e as avaliações feitas pelos clientes) e a distância percorrida entre o local do restaurante e a localidade de entrega do pedido. Os entrevistados relataram que o valor das entregas é baixo e, portanto, é necessário fazer várias entregas por dia, para que ao final do mês possam receber um valor em torno de 800 a 1.000 reais. Esse valor é um pouco inferior ou aproximadamente igual a um salário-mínimo nominal, que a partir de 1º de janeiro de 2020 foi estabelecido em 1.039,00 reais (BRASIL, 2020), e do que o salário-mínimo regional. Porém, em mesma data, conforme a pesquisa nacional de cesta básica de alimentos, o salário-mínimo necessário, o que realmente cobriria as despesas de se manter no país (moradia, saúde, alimentação e lazer), era de 4.347,61 reais (DIEESE, 2020).

Os relatos dos entrevistados expõem que, ao iniciar a atividade, os entregadores recebem valores menores e são designados a um menor número de entregas. O entregador C conta que em um de seus primeiros dias exercendo a atividade, somente realizou duas entregas e recebeu 3,50 reais por cada uma. Se fosse feito um cálculo para que, ao final do mês, um entregador recebesse um salário-mínimo (BRASIL, 2020) e se fosse estipulado um valor de 6 reais por entrega, considerando que os entregadores trabalhassem 26 dias por mês (seis dias por semana), um entregador teria de realizar 173,16 entregas por mês e 6,65 entregas por dia. Realizar esse número de entregas nem sempre é possível, haja vistas as questões sazonais e a atividade de pedalada que pode provocar desgaste físico, lesões e adoecimento.

Os entregadores se preparam para a jornada de trabalho com roupas leves. Eles levam smartphone, bolsa térmica para fazer as entregas, equipamentos para a bicicleta, carregador de celular e algum lanche como barras de cereal, por exemplo, todos pertencentes aos próprios entregadores.

Acerca das vantagens e facilidades no desempenho da atividade, independência, oportunidade de fazer pedaladas, socialização com clientes e outros ciclistas, flexibilidade de horários que a atividade permite, fonte de renda em tempos de crise econômica, possibilidade de não ter chefe e ganho de resistência física figuram na maioria das respostas. Também a oportunidade de fazer mais entregas devido à sazonalidade e o ganho de gorjetas por parte de alguns clientes, que podem destinar valores adicionais aos entregadores caso gostem do atendimento, são vantagens percebidas pelos entrevistados. Em verdade, o uso da bicicleta, a flexibilidade e a ausência de um chefe são fortemente citadas por todos os entregadores.

A oportunidade de interações sociais (SCHOR; FITZMAURICE, 2015), seja com clientes, outros entregadores, pessoas que encontram na rua ou pessoas que trabalham nos restaurantes e estabelecimentos onde os entregadores retiram os pedidos, é percebida como uma vantagem. A socialização é inerente ao ser humano e a possibilidade de fazer amizades e de encontrar pessoas que compartilham a mesma atividade ou o gosto por bicicleta é expressa pelos entrevistados. Os entrevistados

também relatam a existência de grupos de *Whatsapp* cujos membros são entregadores de aplicativo por bicicleta. Também parece existir uma diferenciação de identificação e convivência entre entregadores que realizam as entregas por meio de bicicleta e de motocicleta. Os entregadores relatam que os entregadores ciclistas são mais solidários e interagem mais do que os entregadores motociclistas. Houve relatos de que, quando precisaram de ajuda durante as atividades de entrega, em sua maioria, as pessoas que pararam para ajudá-los foram os entregadores ciclistas.

A ausência de chefe ou, no sentido figurativo, ter um chefe invisível é vista pelos entrevistados como uma questão positiva. O entregador B coloca: “Por não precisar de chefe, não tem ninguém incomodando [...] e não tem nenhum chefe tocando no ouvido do cara. Por isso é um bom meio de fazer entrega”. Os entrevistados comparam a atividade de entregador com suas experiências trabalhistas anteriores. A pressão por produtividade, rigurosidade, cobranças por pontualidade, carga de trabalho e horas trabalhadas são percebidas como desgastantes e cansativas. Ao falar porque vê a flexibilidade da atividade de entregador como positiva, a entrevistada E relata:

Tu faz o teu horário né?! Não tem um chefe pra te incomodar, pra ficar te incomodando, te humilhando. Aí sabe, parece que tem que ficar sempre provando o que tu sabe fazer, o que tu não sabe, aí sei lá, é ficar cumprindo horário e se tu atrasa um minuto, dois minutos já fica, já faz escarcéu. Então, tu faz o teu horário, tu sabe que se tu trabalhar mais né, fazer mais horário, tu vai render mais, tu ganha por produtividade querendo ou não tu vai, quanto mais tu fizer, mais horários tu fizer, mais tu vai ganhar (entrevistado E).

Sobre o valor percebido na atividade de entregador quanto ao atendimento das obrigações mensais, o entrevistado B fala: “[...]meu aluguel eu não pago muito até, 400 reais só, dando pra pagar minhas contas, tendo comida na panela, eu não devendo pra ninguém, tá tranquilo”. A emergência gerada pelo desemprego e pela necessidade de prover o sustento demonstra o proposto por Góes e Souza (2015), de que é melhor ter uma renda do que não ter renda alguma, o que é de conhecimento das empresas de aplicativos. Essa emergência, junto à flexibilidade expressa pela ausência de chefe e alternância de jornadas de trabalho (ANDRÉ; DA SILVA; NASCIMENTO, 2019) e a sensação de autonomia que muitos enxergam como vantagem também são características da precarização do trabalho. Nota-se que tanto nos empregos tidos como tradicionais quanto nos que se enquadram no fenômeno da *uberização* (ABILIO, 2019), em diferentes medidas, se realiza exploração da força de trabalho e se perpetua o MPC (MARX, 2017), os excessos do antigo modelo econômico capitalista (MOROZOV, 2013).

A respeito das desvantagens e dificuldades encontradas na atividade de entregador, os entrevistados relatam vários pontos negativos. A sazonalidade dos pedidos, que anteriormente foi vista como positiva com as dinâmicas de preços, também é vista como negativa, pois nem todos os dias são lucrativos para eles, já que os algoritmos tendem a primar pelo lucro da empresa. O preconceito sofrido por alguns entregadores nas ruas, nas entregas e nos próprios restaurantes onde pegam as entregas também incomoda os entregadores. Para exemplificar o preconceito vivenciado, o entregador C relembra a situação que ocorreu com um entregador da cidade de Cuiabá, quando uma moça filmou e compartilhou um vídeo nas redes sociais ironizando a atividade de entregador¹. A evidência que o vídeo ganhou comoveu muitas pessoas, as quais presentearam o entregador com uma motocicleta e cestas básicas.

O desconforto térmico por trabalhar ao ar livre em uma cidade cujas estações do ano são bem marcadas, com verões e invernos rigorosos, é destacado pelo entregador C: “[...] no inverno é cruel. No inverno, a gente se prejudica muito, os clientes geralmente não entendem, que nem aqui em Porto Alegre tem muita subida, tem muito morro, aí tem vez que o cliente: –ah! demorou demais?! – Também, peguei 5 ou 6 km de morros!”

A entrevistada E aponta:

A gente não tem por exemplo, assim, que nem tem no emprego formal né, de poder tá dentro de um escritório, ar-condicionado, por exemplo, em segurança, querendo ou não porque na rua tu tá o tempo todo, tu pega todo o tipo de perigo né, na rua praticamente. As mudanças climáticas, tu pega tudo, desde sol, chuva, frio, a gente tá o tempo todo. No escritório tu não passa por isso, tu tem que tá bem (entrevistada E).

Além do relevo da cidade com ruas muito íngremes, são apontados como outras desvantagens da atividade o cansaço e a necessidade de conserto e manutenção das bicicletas, que são próprias ou alugadas. O entrevistado C ressalta o gasto com manutenção da bicicleta: “[...] tem manutenção. Depende da bike, que nem essa bike que faço competição, mês passado foi 2.000 reais”. Os entregadores relatam que arcam com custos de reparos e manutenções das bicicletas e não são ressarcidos. Também devem possuir um pacote de internet que seja suficiente para estar conectado e receber os pedidos. Essa realidade vai ao encontro da questão da transferência dos custos de produção para o próprio trabalhador (ANDRÉ; DA SILVA; NASCIMENTO, 2019), característica do modo de produção capitalista (MARX, 2017), e da precarização. Também é refletida nos ganhos das empresas que ao transferirem custos para os

¹ Após ser ridicularizado por miss, entregador ganha moto durante programa de TV - FOLHA DE SÃO PAULO - <https://f5.folha.uol.com.br/voceviu/2019/10/apos-ser-ridicularizado-por-miss-entregador-ganha-moto-durante-programa-de->

entregadores podem ter seus lucros ampliados sem realizar a devida distribuição da receita (SCHOR; FITZMAURICE, 2015).

Apesar de alguns dos entrevistados destacarem que pedalar faz bem à saúde e proporciona o ganho de condicionamento físico, o esforço físico excessivo e o pouco descanso podem acarretar problemas de saúde. Como o valor recebido pelos entregadores é referente às entregas feitas, para ganhar mais, os entregadores acabam pedalando dezenas de quilômetros por dia. A entrevistada 5 relata o caso de um amigo, que durante algum tempo trabalhou muitas horas sem descanso:

Ele tava fazendo 12 horas direto. E eu falava pra ele, tu tem que descansar. Os teus músculos não vão aguentar, eu falei pra ele. Ele: 'Não, mas eu tô tirando tri bem por dia, olha aqui, duzentos reais tô fazendo, ô, cento e sessenta'. Eu disse: 'Tudo bem cara, tu tá fazendo agora, mas vai chegar uma hora que tu vai destruir teu músculo. Tuas pernas, tu não é máquina, tu não tá dentro de um carro, de uma moto. Aquelas bicicletas motorizadas. Então compra uma bicicleta motorizada que aí tu não cansa né'. Aí ele: 'Não, mas eu gosto de pedalar, não sei o que lá'. Aí um dia ele me mandou no Whats: 'Aí! pois é, eu tô aqui mal pra caramba, não sei o que lá, tô com dor, não consigo nem caminhar, não consigo, pois é, tô com dor, todos meus músculos, não consigo andar, sair do lugar, não quero nem ver a minha bike'. Eu disse: 'É, eu falei pra ti, o que que eu digo, faz uns horários, determina uns horários pra ti' (entrevistada E).

A existência de alguns riscos é apontada como a principal dificuldade dos entregadores. Ruas e ciclovias em más condições de conservação, presença de cacos de vidro em ruas e calçadas, principalmente nos bairros boêmios, são alguns dos riscos ressaltados, bem como perigos no trânsito, com motoristas que avançam o sinal vermelho, não respeitam a sinalização ou são negligentes, abrindo a porta dos carros sem antes verificar as laterais. Também houve relatos de motociclistas e pedestres que invadem as ciclovias, sendo mais seguro não andar nas ciclovias.

O risco de assaltos e roubos, uma vez que é senso comum que os entregadores andam com celulares, é grande. Por descerem das bicicletas e, na maioria dos casos, não terem um espaço adequado para deixá-las presas a cadeados, correm o risco de ter a bicicleta roubada enquanto realizam as entregas. Andar de bicicleta em dias de chuva, que são dias em que a demanda por pedidos de comida é maior, produz uma situação em que menos entregadores querem arriscar-se a pedalar, mas, também são dias em que as empresas de aplicativo aumentam o valor das entregas. Os entregadores estão expostos a vários e diferentes riscos e sua remuneração parece não levar em conta essa questão.

Quanto à categoria **relacionamento dos entregadores com as empresas dos Apps**, vários são os aspectos relatados pelos entrevistados, principalmente relacionados ao processo de cadastramento. Para

realizar o cadastro, os entregadores devem ser maiores de idade e ter um smartphone com acesso à internet. Após o cadastro, é necessário comprar a bolsa térmica de transporte da empresa. Os entregadores têm a opção de comprar a *bag* diretamente com os aplicativos ou de terceiros. Os procedimentos de cadastro são diferentes entre as empresas. O sistema operacional IOS da Apple somente suporta o aplicativo da empresa X e somente o entrevistado A tem um smartphone do tipo iPhone, trabalhando unicamente com a empresa. Todos os entrevistados possuem bicicleta para fazer as entregas e nenhum deles faz uso de bicicletas elétricas (que é uma possibilidade aberta pelos aplicativos).

Sobre o processo de cadastro, os entregadores relatam que tiveram problemas com preenchimento e liberação para início das atividades e que em alguns casos foi necessário ir até a sede da empresa. Somente dois dos apps tem sede na cidade de Porto Alegre. Conforme os relatos, as sedes são procuradas essencialmente para resolver problemas administrativos como cadastros, pagamentos e problemas dos pedidos. Os entregadores destacam que acontecem falhas recorrentes nos sistemas dos aplicativos.

Alguns dos entrevistados relatam que o aceite das empresas para o início da atividade pode demorar. O entrevistado E conta que há meses tenta efetivar o cadastro na empresa Z, mas ainda não obteve êxito. Destacou que outros entregadores com menos experiência foram aprovados rapidamente. Os critérios não são bem definidos e por vezes é preciso ir à sede da empresa para realizar o cadastro. Um dos problemas relatados, principalmente pela falta de fiscalização por parte dos Apps, foi o fato de serem registradas placas de motocicleta no cadastro para que o entregador receba um valor maior pela entrega.

Os aplicativos não oferecem cursos de treinamento ou equipamentos de proteção individual (EPI) para que os entregadores trabalhem. Somente uma das empresas tem vídeos sobre dicas de segurança e indica o uso, mas não impede a realização das entregas sem o uso dos equipamentos. É de responsabilidade do entregador fazer a compra da *bag* e providenciar os EPIs, bem como manutenção da bicicleta, além da sua alimentação. Somente três dos entregadores relataram usar EPIs como capacete, luvas de proteção, luzes dianteira e traseira e óculos. O entrevistado E relata: "A única coisa que eles se preocupam mais é que tu tenha a bag deles, pra ter a bag deles pra cobrar e começar a entregar, e tu te vira".

Quanto ao processo de entrega após o cadastro ser aprovado, quando uma entrega não é recebida ou o pedido é equivocado, a política das empresas é diferente. Alguns entregadores podem ficar com os lanches, outros devem devolvê-los aos aplicativos ou aos estabelecimentos. Conforme relatos, já houve banimentos de entregadores que comeram os pedidos. Uma vez banido, o entregador não pode mais fazer entregas na empresa, pois seu CPF fica bloqueado. Quando o cliente paga em dinheiro, as empresas consideram como um adiantamento aos entregadores, mas, nas próximas entregas feitas em cartão, não recebem o valor correspondente até que obtenham crédito equivalente ao adiantamento e ou até que gerem boleto bancário para pagar o valor à empresa. O entrevistado C explica essa dinâmica:

Porque tem a opção de o cliente pagar em dinheiro, também. Aí, no caso, a gente vai ter que pagar o estabelecimento. A cada entrega que a gente for recebendo, a gente vai pagando. O cliente pagou cinquenta reais, e a entrega é seis reais, desconta dos cinquenta reais. É, o bom é que a gente fica com o dinheiro, né. Mas o problema é que você fica trabalhando de graça até pagar, né. Eu estava devendo cento e oito reais. Fiquei duas semanas pagando (entrevistado C).

Porém, esse processo de compensação pode demorar, e os entregadores divergem sobre essa forma de proceder, uma vez que, se o entregador não fizer o pagamento das entregas em determinado tempo, pode ser bloqueado e impedido de fazer entregas. Conforme os entrevistados, os bloqueios podem ocorrer por valores relativamente baixos, como 10 reais, por exemplo. Há relatos de entregadores que já estavam vinculados a um mesmo app por tempo considerável e foram desligados sem motivos aparentes. Caso sejam desligados do app, não há possibilidade de voltar a trabalhar no aplicativo que o desligou, pois o CPF do entregador fica bloqueado.

As formas de pagamento dos aplicativos para os entregadores são diferentes entre empresas, que pagam de forma quinzenal, semanal ou mensal. Existem queixas a respeito da empresa Y, que utiliza o aplicativo SmartMEI para realizar o pagamento. O uso desse segundo aplicativo gera confusão e, por vezes, a cobrança de taxas extras. Com o uso do app não é possível que o entregador vá diretamente ao banco receber, pois o processo de pagamento tem as etapas realizadas pelo SmartMEI. Segundo a entrevistada E: "Aí tu tem que se preocupar na primeira quarta-feira, de poder ir no Y, de poder fazer a tua transferência, se não, se tu esquecer, diz que tu vai pagar taxa se tu transferir. Eu acho errado isso". Mais uma vez, umas das empresas transfere custos para o entregador, neste caso o do pagamento referente às entregas.

A categoria **noção de vínculo, ciência de direitos trabalhistas e sistema MEI** traz as percepções dos entrevistados sobre as questões trabalhistas e vínculo com a empresa. Os relatos evidenciam que os entrevistados parecem não ter uma noção muito clara sobre se tem ou não um vínculo empregatício com as empresas de aplicativos. Eles relatam não ter chefe, mas o entrevistado D tem dúvidas sobre possuir ou não vínculo com as empresas dos aplicativos. Apenas um dos entrevistados se enxerga como autônomo, enquanto os outros se veem procurando emprego, mas vinculados às empresas de aplicativo. O entrevistado E relata:

E quando tu tá trabalhando no escritório, fora que tu tem os teus direitos trabalhistas, tu tem décimo terceiro, seguro, tem plano de saúde. A gente não tem plano de saúde. Acontece um acidente com a gente o nosso é como diz, o plano é o SUS, entendeu?! Se tu não tiver um plano particular, uma coisa, é tem essas desvantagens, então, muita desvantagem (entrevistada E).

Apesar de os entrevistados saberem da importância de contribuir para a previdência, não o fazem. Constatou-se, porém, uma confusão por parte de alguns entregadores sobre o aplicativo SmartMEI e o cadastro e contribuição previdenciária como Micro Empreendedor Individual (MEI). O SmartMEI é uma empresa, um aplicativo com fins lucrativos usado para facilitar o cadastro do MEI, mas também para realizar os pagamentos. Como a empresa Y faz as transferências dos pagamentos por meio desse aplicativo, alguns entrevistados acreditam que já tenham cadastro de MEI automaticamente, o que não é verdade e caracteriza falta de conhecimento por parte dos entregadores acerca do tema. Somente o entrevistado A possui MEI e sabe realmente como o sistema funciona.

Eles sabem que ao se acidentarem não terão cobertura de plano de saúde e nem auxílio das empresas. Conforme relatos, embora muito singela, parece já existir uma iniciativa por parte da empresa Y quanto a um valor em caso de acidentes de trabalho, o que converge com Schor (2014) sobre seguros e tributação, onde as empresas de aplicativo geralmente admitem que a ideia de alguma regulamentação é necessária.

Finalmente, na categoria **perspectivas dos entregadores quanto ao futuro**, os entrevistados relatam ter diferentes anseios, sendo que um deles é conseguirem um emprego com estabilidade. Enquanto realizam as entregas, a maioria dos entrevistados procura outros empregos, distribuindo currículos e pesquisando vagas. Apesar do discurso de novidade, característico das atividades e empresas que se encaixam na economia compartilhada, e muitas vezes criticado (MARTIN, 2016), e do prazer e estilo de vida compostos pela atividade ciclística (KIDDER, 2006), os entregadores relatam ter o desejo de conseguir um emprego formal.

Os dois entrevistados com maior escolaridade apresentam questões que divergem dos demais. As preocupações do entrevistado E dizem respeito à idade e à dificuldade de absorção pelo mercado de trabalho: "Eu tenho 40 anos, o mercado para mulher já é restrito nesta idade. Será que eu vou conseguir me recolocar no mercado de trabalho? Eu fico pensando nisso. Até dezembro, eu tô me dando prazo, máximo janeiro, porque daí eu vô ter que partir para um plano B".

Já o entrevistado A, que possui mestrado, relata que enquanto faz as entregas está estudando para um processo seletivo de doutorado. Caso seja selecionado, gostaria de ser contemplado com uma bolsa de estudos, mas, se não houver impedimentos legais por parte da agência de concessão de bolsas, pretende continuar com a atividade de entregador para complementar sua renda.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A economia compartilhada vem sendo muito debatida dentro das áreas da administração e da economia, porém, esse conceito acaba encobrindo a perpetuação de antigas práticas capitalistas. A *uberização*, vista como tendência, figura como possível futuro para empresas em geral, que se tornam responsáveis por prover a infraestrutura para que seus “parceiros” executem seu trabalho (ABILIO, 2017), num modelo escalável e passível de horizontalização. Contudo, a maior parte da infraestrutura não é, de fato, provida pelos aplicativos. A proposta da economia compartilhada pode trazer muitos ganhos para empresas classificadas como inovadoras e com visão de futuro (MCKEE, 2017), mas, em verdade, os aplicativos de entrega acabam reproduzindo o modo de produção capitalista e, de igual maneira, explorando a mais-valia dos entregadores (MARX, 2017). Constata-se que os aplicativos de entrega transferem os custos da operação justamente às pessoas com menos recursos, os entregadores; ou seja, a mão-de-obra dos indivíduos é mais uma vez explorada, e quem arca com equipamentos utilizados na entrega é o próprio entregador. A economia compartilhada surge também como crítica conciliatória ao sistema de produção atual, buscando um olhar mais atento às questões de sustentabilidade. Porém, uma possível contradição tende a aparecer quando e o que é desenvolvido em práticas corriqueiras e condições de empregabilidade são negligenciadas, como acontece no contexto de trabalho dos entregadores de aplicativo. Mesmo que a sustentabilidade ainda apresente o pilar social como alicerce, tal abordagem ainda é preterida nas plataformas de compartilhamento.

A categoria de entregadores de aplicativo possui renda muito baixa e ainda precisa arcar com os custos para obter e manter os materiais que utiliza para desempenhar a função. Às empresas de aplicativos cabe somente custos administrativos relativos ao aplicativo, redes sociais e marketing, por exemplo. Talvez, por gostarem da atividade, ou por ela estar se popularizando em vários lugares do mundo e a verem como uma oportunidade de renda extra ou, ainda, como alternativa emergencial ao desemprego, os entregadores não enxerguem tão nitidamente algum tipo de exploração de sua força de trabalho. Diante de tal perspectiva, é comum pensar que é melhor ter uma renda do que não ter renda alguma, e assim a precarização do trabalho (GÓES; SOUZA, 2015) vai sendo legitimada.

O entendimento da realidade de precarização do trabalho deve ser anterior ao surgimento dos entregadores de aplicativo, uma vez que os entrevistados comparam a atividade de entregador com suas experiências anteriores de trabalho. O contexto de trabalho na atualidade já demonstrava ser de exploração, antes mesmo de essas pessoas desempenharem a atividade de entregador. Porém, mesmo não possuindo um chefe e trabalhando com flexibilidade de horários, ainda assim as condições de trabalho permanecem ruins.

Mesmo sem uma noção completa de sua situação, os entregadores entrevistados demonstram que desejam que a atividade de entregador seja temporária. Veem a possibilidade de não ter um chefe como sendo positiva, mas procuram a segurança de um emprego formal. Novamente, a atividade vem como um complemento ou uma solução emergencial, não como um projeto de vida profissional.

Os entregadores estão expostos a diversos perigos. E em caso de acidentes ou doença, não podem contar com as empresas ou com a seguridade social, uma vez que não fazem contribuições ao seguro social. No contexto pandêmico, as questões de falta de segurança se agravam ainda mais, configurando também como um problema de políticas públicas (ABÍLIO *et al.*, 2020). As fragilidades a que estão expostos os entregadores ficam mais evidentes no período da pandemia de COVID-19. Através de notícias, *lives* e mobilizações dos entregadores, pôde-se perceber que este contexto agravou questões que já apareciam anteriormente nos relatos dos entregadores quando as entrevistas foram realizadas. Assim, como não são proporcionadas quaisquer ferramentas de trabalho, não são oferecidos a essas pessoas equipamentos de proteção para evitar o contágio da COVID-19.

Os resultados apontam para a necessidade de se realizar mais pesquisas para que se possa entender o funcionamento das plataformas de compartilhamento, as possíveis alternativas em termos de governança para a regulamentação da atividade e para que seus impactos econômicos, ambientais e sociais possam ser vistos por um viés quantitativo. Como limitação do estudo, relata-se que não foram realizadas entrevistas durante o período de pandemia. Sugere-se que sejam realizados estudos durante a pandemia de COVID-19 para que se possa entender a dinâmica de entregas durante a pandemia, pois, com a necessidade de isolamento social, alta do desemprego e com muitas pessoas fazendo pedidos não só de comida mas de compras de farmácia e supermercado, o número de entregadores pode ter crescido e a situação pode se fazer mais precária.

Sugere-se também que se realizem pesquisas com os entregadores que trabalham com motocicletas, para identificar se estes possuem alguma ideia de precarização do trabalho que não foi contemplada por essa pesquisa, e também pesquisas sobre marcos regulatórios e legislação em países cujos aplicativos de entrega tenham operações.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberization: From entrepreneurship to subordinated self-management. **Psico-perspectivas**, v. 18, n. 3, 2019. Disponível em: <<https://doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue-3-fulltext-1674>>. Acesso em: 4 jul. 2020.

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa Palavra**, p. 1–36, 2017. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

ABILIO, Ludmila Costhek *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, p. 1–21, 2020.

ALIANÇA BIKE. **ECONOMIA DA BICICLETA NO BRASIL**. Rio de Janeiro, 2018.

ANDRÉ, Robson Gomes; DA SILVA, Rosana Oliveira; NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7–34, 2019. Disponível em: <<https://doi.org/10.21529/recadm.2019001>>. Acesso em: 11 jul. 2020.

BELK, Russell. You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. **Journal of Business Research**, v. 67, n. 8, p. 1595–1600, 2014. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2013.10.001>>. Acesso em: 13 jul. 2020.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O Que É Meu É Seu: Como o Consumo Colaborativo Vai Mudar o Nosso Mundo**. Bookman, 2011. *E-book*.

BRASIL. **Lei nº 14.013, de 10 de junho de 2020**. Dispõe sobre o valor do salário-mínimo a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2020; e dá outras providências. Brasil, 2020. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2020/lei-14013-10-junho-2020-790307-publicacaooriginal-160866-pl.html>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

DIEESE. **Pesquisa nacional da Cesta Básica de Alimentos**. 2020. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

DINIZ, Joalice *et al.* O lado obscuro das empresas ganhadoras do guia de sustentabilidade da Revista Exame. **Revista Gestão e Desenvolvimento**, v. 17, n. 3, p. 239–258, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.25112/rgd.v17i3.2247>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

ECKHARDT, G. M.; BARDHI, F. The Sharing Economy Isn’t About Sharing at All. **Harvard Business Review**, n. January, p. 1–3., 2015. Disponível em: <<https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all>>. Acesso em: 11 jul. 2020.

FARIA, José Henrique de; KREMER, Antonio. Reestruturação produtiva e precarização do trabalho: o mundo do trabalho em transformação. **REAd**, v. 41, n. 5, p. 1–26, 2004. Disponível em: <<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

FLICK, U. **Introdução à Pesquisa Qualitativa**. Porto Alegre: Artmed, 2008.

FRENKEN, Koen. Sustainability perspectives on the sharing economy. **Environmental Innovation and Societal Transitions**, v. 23, n. May, p. 1–2, 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.04.004>>. Acesso em: 12 jul. 2020.

FRENKEN, Koen; SCHOR, Juliet. Putting the sharing economy into perspective. **Environmental Innovation and Societal Transitions**, [S. l.], v. 23, p. 3–10, 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.01.003>>. Acesso em: 11 jul. 2020.

GÓES, Karolayne Ribeiro de; SOUZA, Moema Serpa de. A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO : um modo sócio-histórico da precariedade. **Revista Interface**, 2015.

HIRATA, Helena. A precarização e a divisão internacional e sexual do trabalho. **Sociologias**, n. 21, p. 24–41, 2009. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1517-45222009000100003>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

HIRATA, Helena. Tendências recentes da precarização social e do trabalho: Brasil, França, Japão. **Caderno CRH**, v. 24, n. SPECIAL ISSUE.1, p. 13–20, 2011. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0103-49792011000400002>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Taxa de desocupação no trimestre**. 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/busca.html?searchword=Taxa+de+desocupação+no+trimestre>>. Acesso em: 4 jul. 2020.

KIDDER, Jeffrey L. Bike Messengers and the Really Real: Effervescence, Reflexivity, and Postmodern Identity. **Symbolic Interaction**, v. 29, n. 3, p. 349–371, 2006. Disponível em: <<https://doi.org/10.1525/si.2006.29.3.349>>. Acesso em: 4 jul. 2020.

KRAMER, Josiane Caldas. **A Economia Compartilhada E a Uberização Do Trabalho: Utopias Do Nosso Tempo ?** Dissertação. Curso de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2017.

LAZZARI, Aline de Geroni Roncato; PETRINI, Maira. As Narrativas de Mudanças no Contexto da Economia Compartilhada. **Anais do XLIII Encontro da ANPAD**. São Paulo, 2019.

LEITE, M. D. P. O trabalho e suas reconfigurações: conceitos e realidades. **Anais do Encontro Anual da ANPOCS**, Caxambu, MG, Brasil, 2008.

MARTIN, Chris J. The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? **Ecological Economics**, v. 121, p. 149–159, 2016. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.11.027>>. Acesso em: 3 jul. 2020.

MARTIN, Chris J.; UPHAM, Paul; BUDD, Leslie. Commercial orientation in grassroots social innovation: Insights from the sharing economy. **Ecological Economics**, v. 118, p. 240–251, 2015. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.08.001>>. Acesso em: 3 jul. 2020.

MARX, Karl. **O Capital**. v. 1. São Paulo: Boitempo, 2017.

MCKEE, Derek. Neoliberalism and the legality of peer platform markets. **Environmental Innovation and Societal Transitions**, v. 23, n. April, p. 105–113, 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.04.001>>. Acesso em: 2 jul. 2020.

MENDES, Francisco Schertel; CEROY, Frederico Meinberg. **Núcleo de Estudos e Pesquisas da Consultoria Legislativa Economia Compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: Uma proposta de marco legal**. Brasília:2015. Disponível em: <www.senado.leg.br/estudos>. Acesso em: 5 jul. 2020.

MOROZOV, Evgeny. The “sharing economy” undermines workers’ rights. **The Financial Times**, v. 8, p. 11, 2013.

PATTON, M. Qualitative designs and data collection. *In*: **Qualitative evaluation and research methods**. Beverly Hills: SAGE, 1990. p. 169–186. Disponível em: <<https://doi.org/10.4135/9781473913882.n3>>. Acesso em: 3 jul. 2020.

PIZONI, Renata; SILVA, Lucia Ghizoni Pereira; PELADINI, Edson Pacheco. Economia compartilhada: gestão da qualidade aplicado a uma empresa do ramo de delivery de comida. **Pretexto**, v. 1, n. 2, p. 66–75, 2018. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.21714/pretexto.v19i2.5299>>. Acesso em: 4 jul. 2020.

PWC. **The Sharing Economy**. Consumer Intelligence Series.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social: Métodos e Técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

ROXO, Sergio *et al.* **O GLOBO**. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/entregadores-de-aplicativo-fazem-protestos-nas-ruas-do-rio-de-sp-por-melhor-remuneracao-24509487>>. Acesso em: 2 jul. 2020.

SCHOR, Juliet. Debating the Sharing Economy. **Great Transition Initiative**, n. October, p. 14, 2014. Disponível em: <https://www.greattransition.org/images/GTI_publications/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf%0Ahttps://www.ceeol.com/content-files/document-431329.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2020.

SCHOR, Juliet; FITZMAURICE, Connor. **Handbook on Research on Sustainable Consumption**. Cheltenham: Edward Elgar, 2015. Disponível em: <<https://doi.org/10.1111/j.1439-0418.1978.tb01948.x>>. Acesso em: 3 jul. 2020.

SILVEIRA, Lisilene Mello da; PETRINI, Maira; SANTOS, Ana Clarissa Matte Zanardo dos. Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando? **REGE - Revista de Gestão**, v. 23, n. 4, p. 298–305, 2016. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.rege.2016.09.005>> Acesso em: 4 jul. 2020.

VARGAS, Francisco Beckenkamp. TRABALHO, EMPREGO, PRECARIIDADE: dimensões conceituais em debate. **Caderno CRH**, v. 29, n. 77, p. 313–331, 2016. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/s0103-49792016000200008>>. Acesso em: 3 jul. 2020.