



UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO – PPGA
CURSO DE MESTRADO INTERINSTITUCIONAL EM ADMINISTRAÇÃO
MINTER/UCS – FACULDADE VIA SAPIENS

JOSÉ JOEL LINHARES FEIJÓ

**A RESPONSABILIDADE CIVIL NA MODALIDADE DE ENTREGA *DELIVERY* DAS
EMPRESAS FORMAIS E INFORMAIS DE SOBRAL (CE)**

CAXIAS DO SUL
2022

JOSÉ JOEL LINHARES FEIJÓ

**A RESPONSABILIDADE CIVIL NA MODALIDADE DE ENTREGA *DELIVERY* DAS
EMPRESAS FORMAIS E INFORMAIS DE SOBRAL (CE)**

Dissertação de Mestrado submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Mestre em Administração.

Orientador: Prof. Dr. Ademar Galelli.

CAXIAS DO SUL

2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Universidade de Caxias do Sul
Sistema de Bibliotecas UCS - Processamento Técnico

F297r Feijó, José Joel Linhares

A responsabilidade civil na modalidade de entrega *delivery* das empresas formais e informais de Sobral (CE) [recurso eletrônico] / José Joel Linhares Feijó. – 2022.

Dados eletrônicos.

Dissertação (Mestrado) - Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em Administração, 2022.

Orientação: Ademar Galelli.

Modo de acesso: World Wide Web

Disponível em: <https://repositorio.ucs.br>

1. Empresas - Sobral (CE). 2. Entrega de mercadorias. 3. Responsabilidade (Direito). 4. Motoboys. 5. Risco (Direito). I. Galelli, Ademar, orient. II. Título.

CDU 2. ed.: 658.6:347.51

Catalogação na fonte elaborada pela(o) bibliotecária(o)
Ana Guimarães Pereira - CRB 10/1460

JOSÉ JOEL LINHARES FEIJÓ

**A RESPONSABILIDADE CIVIL NA MODALIDADE DE ENTREGA *DELIVERY* DAS
EMPRESAS FORMAIS E INFORMAIS DE SOBRAL (CE).**

Dissertação de mestrado submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Mestre em Administração.

Aprovado em: 18/11/2022.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Ademar Galelli
Universidade de Caxias do Sul – UCS

Profa. Dra. Marta Elisete Ventura da Motta
Universidade de Caxias do Sul – UCS

Prof. Dr. Fabiano Larentis
Universidade de Caxias do Sul – UCS

Prof. Dra. Maria Emília Camargo
Universidade Federal de Santa Maria – UFSM

Dedico este trabalho a minha saudosa mãe (*in memoriam*) que durante o decorrer do ano de 2020 esteve em minha companhia em todas as aulas ministradas por meio virtual.

AGRADECIMENTOS

Agradeço as instituições UCS - Universidade de Caxias do Sul e Via Sapiens que notoriamente não pouparam esforços para transmissão do conteúdo necessário para êxito deste projeto de mestrado.

Bem como os *motoboys*/motofrete e os empresários que disponibilizaram do seu tempo e de seus conhecimentos para enriquecer este meio informativo que visa contribuir para formação empresarial moderna dentro do contexto da entrega de produtos por meio do *delivery*.

*Ser feliz sem motivo é a mais autêntica
forma de felicidade.*

Carlos Drummond de Andrade

RESUMO

Este estudo teve como objetivo analisar qual o tipo de responsabilidade civil na modalidade de entrega *delivery* das empresas formais e informais do município de Sobral (CE) em caso de acidente, seja de trânsito ou outro evento danoso. Quanto ao método a pesquisa tem uma abordagem qualitativa genérica de caráter exploratório que investigou o nível de conhecimento de empresários e gestores sobre a responsabilidade civil nas práticas de contratação de motofretistas e o grau de percepção do motofretista sobre seu papel de representante da empresa para a qual faz a entrega. Os sujeitos da pesquisa foram oito motofretistas, que prestam seus serviços por diversas modalidades, e dez empresários e gestores tomadores dos serviços. A pesquisa foi operacionalizada por meio de uma entrevista semiestruturada seguida de uma análise de conteúdo com três polos cronológicos: pré-análise, exploração do material, tratamento dos resultados/ inferência/ interpretação. Observou-se que a maioria dos *motoboys* trabalham de forma precária sem seguro pessoal, sem EPIs, com motocicletas velhas e sem conhecerem a legislação federal e do município de Sobral (CE) que regulamentam a profissão de *motoboy*/motofrete. Em decorrência, constatou-se falta de conhecimento quanto às obrigações e responsabilidade civil na atividade de entrega *delivery*, tanto dos empresários quanto dos *motoboys*, em caso de um evento danoso que venha a ocorrer no percurso de entrega.

Palavras-Chave: *Motoboy*. Motofrete. *Delivery*. Evento danoso. Responsabilidade civil.

ABSTRACT

This study aimed to analyze the type of civil liability in the delivery modality of formal and informal companies in the municipality of Sobral (CE) in the event of an accident, be it traffic or another harmful event. As for the method, the research has a generic qualitative approach of an exploratory nature that investigated the level of knowledge of businessmen and managers about civil liability in the practices of hiring motoboys (motorcycle freight operators) and motoboys perception about their roles as a representative of the company for which they work. The research subjects were eight motorcycle couriers, who provide their services in different ways, and ten businessmen and managers who take the services. The research was operationalized through a semi-structured interview followed by a content analysis with three chronological steps: pre-analysis, material exploration, treatment of results/inference/interpretation. It was observed that most motoboys work precariously without personal insurance, without Personal Protective Equipment (PPE), with old motorcycles and without knowing the federal and municipal legislation of Sobral (CE) that regulate the profession of motoboy/motorcycle freight. As a result, there is lack of knowledge regarding obligations and civil liability regarding delivery activity, both on the part of entrepreneurs and motoboys, in case of a harmful event enroute to delivery.

Keywords: Motoboy. Motorcycle freight. Delivery. Harmful event. Civil liability.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
1.1	CONTEXTUALIZAÇÃO	13
1.2	TEMA E PROBLEMA.....	14
1.3	OBJETIVOS.....	18
1.3.1	Objetivo geral	18
1.3.2	Objetivos específicos	18
1.4	JUSTIFICATIVA DO ESTUDO	19
1.5	ADERÊNCIA DO PROJETO À LINHA DE PESQUISA.....	19
2	REFERENCIAL TEÓRICO	20
2.1	A TELE-ENTREGA (<i>HOME DELIVERY</i>)	20
2.2	O SERVIÇO DE MOTOFRETE	20
2.3	A PROFISSÃO DE <i>MOTOBOY</i> – MOTOFRETISTA	21
2.4	DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	27
2.5	TEORIAS DA RESPONSABILIDADE NO ACIDENTE DE TRABALHO	31
2.5.1	Teoria da Responsabilidade Extracontratual	31
2.5.2	Teoria da Responsabilidade Contratual	32
2.5.3	Teoria do Caso Fortuito	32
2.5.4	Teoria da Responsabilidade Objetiva	33
2.5.5	Teoria do Risco Profissional	34
2.5.6	Teoria da Responsabilidade Social	35
3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	37
3.1	DELINEAMENTO DO ESTUDO	37
3.2	O SUJEITO DA PESQUISA.....	39
3.3	A COLETA DE DADOS	40
3.4	O PROCESSAMENTO DOS DADOS.....	42
3.5	ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	43
4	ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	44
4.1	COLETA DE DADOS.....	44
4.2	PROCESSAMENTO DOS DADOS	52
4.2.1	Estratificação das empresas por tipo de contratação de <i>motoboys</i>	52
4.2.2	Identificação das práticas das empresas com relação à contratação dos <i>motoboys</i>	52
4.2.3	Conhecimento dos empresários/gestores sobre a responsabilidade civil na contratação de <i>motoboys</i>	53

4.2.5 Conhecimento dos <i>motoboys</i> do seu papel como representantes da empresa para a qual fazem entrega.....	55
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	57
REFERÊNCIAS.....	60
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA AO <i>MOTOBOY/MOTOFRETISTA</i>	67
APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA AO EMPRESÁRIO TOMADOR DO SERVIÇO DO <i>MOTOBOY</i>	68

1 INTRODUÇÃO

A cada dia é possível observar o aumento da quantidade de empresas para o suprimento das necessidades da população. Quando uma empresa vendedora de produtos para consumo ou de um serviço disponibiliza para um cliente surge a obrigação de repassá-los ao usuário após acerto de pagamento, seja por meio da tradição direta ou conclusão do serviço determinado pelas partes.

Diante disso, passou a se fazer necessário meios que levassem produtos ou serviços até o cliente de forma mais ágil evitando o deslocamento deste ao local físico da entrega. Logo, com o aparecimento desta demanda surge o serviço de *delivery* (também denominado tele-entrega), para o transporte de alimentos, materiais de construção, bens, animais domésticos, serviços ou produtos em geral de uma empresa a um determinado local (residência, comércio, indústria etc.).

Por questões de economia e necessidade de agilidade na execução do transporte, a tele-entrega, na maioria dos casos, passou a ser realizada por meio do veículo tipo motocicleta e assim criou uma demanda para os profissionais com expertise de dirigir tais veículos, devido a sua forma mais veloz de enfrentar os desafios do trânsito caótico, na maioria dos municípios brasileiros.

A categoria profissional dos *motoboys* “aparece” na década de 1980 e se multiplica na década de 1990. A respeito dos *motoboys*, Oliveira (2003) afirma que no Brasil o surgimento foi mais precisamente no ano de 1984. Devido à grande informalidade no setor, não existem dados confiáveis que indiquem com precisão quantos brasileiros exercem essa ocupação econômica. É estimado que existam aproximadamente 900 mil *motoboys* em atuação no país (REVISTA VAREJOS S.A., 2017).

De acordo com Costa (2019) a profissão passou a ser exercida no Brasil desde a década de 1980, devido a uma grave crise pela qual o país passava e, por conseguinte, ao desemprego devido a diminuição de postos de trabalho no setor de indústria. A profissão só foi reconhecida por meio da Lei n. 12.009/2009, de 29 de julho de 2009, a qual:

[...] regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de

mercadorias em motocicletas e motonetas – motofrete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Costa (2019) afirma que, com a expansão de centros urbanos, a motocicleta passou a ser o meio de locomoção mais rápido. O documentário *Motoboys: Vida Loca* (2007) revela que, para atravessar, em São Paulo, os 2,8 km de extensão da Avenida Paulista um carro leva, em horários de pico, 30 minutos em média, o mesmo que uma pessoa caminhando. Já uma motocicleta faz o mesmo trajeto em 8 minutos, isto é, 26,7% do tempo. Fatores como a força de trabalho relativamente barata e a velocidade da entrega levaram à grande expansão dos *motoboys* a partir da década de 1980 até os dias atuais.

No documentário *Motoboys: Vida Loca* (2007) é focado o trabalho do *motoboy*, restrito às atividades-meio de empresas, como a realização do transporte de documentos e transporte de seus materiais internos. Contudo, as atribuições da categoria cresceram com o passar dos anos. Pessoas físicas incluíram os *motoboys* para a realização de trajetos urbanos, levar documentos e mercadorias. E as organizações passaram a usar o serviço de entregas para seus produtos.

O Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) em pesquisa intitulada “Perfil dos *motoboys* e entregadores de produtos”, baseada na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), reporta que existem cerca de 950 mil moto-entregadores no país (IBGE, 2020).

Todavia, pela própria natureza do transporte ora diagnosticada como de risco, esses profissionais passaram a se deparar com maior número de acidentes e assim passou a ser necessária a criação de um meio de regulação estabelecendo direito e deveres para os envolvidos nesta atividade.

Sendo *delivery* uma modalidade de entrega rápida de produtos e serviços realizados por meio de motocicletas, traz em sua natureza o risco iminente de acidente aos condutores destas. Isto gera necessidade de observações quanto aos danos que possam vir em decorrência desses acidentes, tornando-se necessária a apuração de quem seriam os responsáveis civilmente.

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

No mundo globalizado, existe uma competitividade crescente entre as empresas visando aumentar qualidade e diminuir custos em suas operações, mas também os clientes estão cada vez mais exigentes, fazendo com que as mesmas procurem atuar com ética e responsabilidade para atender a estas exigências com qualidade e em tempo hábil, especialmente quando se estende ao serviço de *delivery*.

Oliveira (2022) esclarece, que a partir do final do ano de 2019, iniciou a propagação do Coronavírus 2 da síndrome respiratória aguda grave (SARS-COV-2), inicialmente como epidemia regional em Wujan, na China, mas logo se expandindo por grande parte do planeta Terra. Isso fez com que a Organização Mundial da Saúde (OMS) determinasse a COVID-19 como emergência de saúde internacional.

Neste tipo de atividade, o entregador de *delivery*, de acordo com Martins (2016), não guarda relação direta com o risco de contaminação ou danos repassados pelo próprio produto disponibilizados pelo comércio, padarias, empregados domésticos, entregadores de *delivery* e outros serviços. Por essa análise a responsabilidade do empregador será subjetiva, ou seja, dependerá da demonstração efetivada de culpa ou dolo deste ao repassar o serviço ou produto ao *motoboy*. Diferentemente de uma responsabilidade objetiva onde mesmo sem haver culpa do tomador do serviço a responsabilidade em todos os eventos os danos seriam deste.

Caso venha, por exemplo, a ser comprovado que o entregador *delivery* se dirigiu à empresa por uma única vez e realizou somente o respectivo serviço e, como consequência, veio a adquirir uma contaminação por não haver o contratante colocado o produto em uma embalagem apropriada, intencional ou não, a responsabilidade será do contratante. Todavia, se neste caso o contratante provar haver tomando todos cuidados de higiene e embalagem adequada para o produto e assim mesmo o entregador vier a se contaminar fica entendido como culpa exclusiva deste entregador.

Quando tido como responsabilidade objetiva, não seria necessário apurar se o empregador e/ou contratante teve ou não os cuidados necessários com a higiene ou embalagem, pois em todos os eventos, caso após a respectiva entrega o

profissional *motoboy* ficasse contaminado, a responsabilidade sempre seria da empresa e assim surgindo o dever de indenizar o mesmo.

Sabe-se que a temática direcionada à responsabilidade civil do empregador em relação ao acidente de trabalho sofrido por seus empregados vem recebendo tratamento bastante divergente da jurisprudência prática, especialmente no que se refere aos requisitos ensejadores à responsabilidade civil.

Encontra-se na Constituição Federal um rol de direitos e garantias para os trabalhadores. Contudo, sobre a responsabilidade civil do empregador abordando as duas espécies de responsabilidade: a objetiva encontra-se elencada no parágrafo único do art. 927 do Código Civil; e a subjetiva está prevista na carta magna em seu artigo 7º inciso XXVIII.

No entanto, é possível verificar que depois das inovações que foram introduzidas pelo novo Código Civil Brasileiro, especialmente as inovações do art. 927, essa divergência jurisprudencial tornou-se mais acirrada, ora aplicando a responsabilidade objetiva às empresas, ora aplicando a responsabilidade subjetiva.

1.2 TEMA E PROBLEMA

É justamente no contexto vivenciado no período pandêmico no Brasil que o trabalho dos *motoboys* tomou ainda mais evidência por ser uma das atividades imprescindíveis no referido período. Enquanto tantas pessoas resguardavam-se em seus lares, eles estavam nas ruas garantindo o suprimento de necessidades “do estômago e do espírito” (OLIVEIRA, 2022).

Os *motoboys* lançaram-se às ruas no período pandêmico sem direitos garantidos, por vezes sem nenhum vínculo formal, submetidos a várias formas de precarização e insegurança. Além do risco de serem infectados, sem nenhum ou com pouquíssimo equipamento de segurança, estes trabalhadores ainda tiveram de conviver com a diminuição de suas remunerações, em razão da maximização do contingente de trabalhadores que, buscando fugir à crise econômica instaurada e buscando garantir alguma renda, entraram no ramo.

Oliveira (2022) afirma que o fato pode ser explicado ao se levar em consideração a facilidade de se cadastrar nos aplicativos (APPs) e se tornar um entregador, o que interfere não apenas no provento dos *motoboys*, mas na própria identidade da categoria. Esta inclusão de várias pessoas que estavam em outras

atividades profissionais ou ainda a reativação de profissionais cadastrados que haviam se redirecionado para outros trabalhos, gerando uma forma de materialização da *Gig Economy*, a qual se caracteriza pela articulação de serviços remunerados, de caráter transitório e instável. Abílio (2017, p. 1) explica que “*Gig Economy* é o termo que hoje nomeia a sobrevivência por meio de bicos, contratos de trabalho temporário, atividades como a do Uber. O termo dá a dimensão da globalização da viração”.

No que diz respeito ao tema escolhido para esta pesquisa, trata-se da responsabilidade civil das empresas formais e informais referente à atuação desses profissionais. Este tema foi pensado ao observar as crescentes idas e vindas nas entregas *delivery* dos *motoboys* na cidade de Sobral (CE). Alguns questionamentos podem ser formulados, tais como: em caso de acidente de trânsito que envolva terceiros, quem irá ser responsabilizado civilmente: o *motoboy* ou o empregador (a empresa) que ele está representando no momento do sinistro, no meio ambiente do seu trabalho?

De acordo com o art. 966 do Código Civil e seu parágrafo único:

Art. 966 Considera-se empresário quem exerce profissionalmente atividade econômica organizada para a produção ou a circulação de bens ou de serviços.

Parágrafo único. Não se considera empresário quem exerce profissão intelectual, de natureza científica, literária ou artística, ainda que com o concurso de auxiliares ou colaboradores, salvo se o exercício da profissão constituir elemento de empresa.

Como exemplo a ser referenciado no citado artigo de Lei, existe o camelô de rua que exerce atividade econômica para circulação de bens. Todavia, a maioria nesta atividade labora sem nenhum registro ou controle do Estado e, mesmo assim, consoante a norma legal ele exerce atividade empresarial de fato, sendo este um Empresário Informal. Já o empresário formal, de acordo com o novo código comercial (PLS 487/2013), é definido como aquele inscrito no Registro Público de Empresas.

Magalhães (2020) afirma que o tema responsabilidade civil do empregador em casos de acidentes do trabalho é bastante polêmico, uma vez que compreende uma diversidade de pressupostos, inclusive os posicionamentos dos Tribunais do Trabalho. E sobre o meio ambiente de trabalho, afirma ainda que não está restrito ao local, ao espaço, ao lugar onde o trabalhador exerce suas atividades. Ele é definido

por todos os elementos que compõem as condições (materiais e imateriais) de trabalho de uma pessoa. Mas o que caracteriza um acidente de trabalho? A Lei n. 8.213/91, de 24 de julho de 1991, que dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências, afirma que:

Acidente de trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço de empresa ou de empregador doméstico ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho (BRASIL, 1991).

Nesta definição do acidente típico ou acidente-tipo que está consolidado no artigo 19 da Lei n. 8.213/91 menciona que é um episódio único, imprevisto e que acontece de súbito, de consequências normalmente imediatas, podendo ser leves, graves ou até fatais.

Magalhães (2020) ressalta que é imprescindível sublinhar que o legislador não conseguiu criar uma conceituação de acidente de trabalho que envolvesse todas as possibilidades em que a atividade laborativa gera incapacidade. Dessa maneira, o acidente de trabalho é gênero do qual são espécies: o acidente típico, também chamado de acidente-tipo, as doenças ocupacionais e os acidentes de trabalho por equiparação legal.

De acordo com Oliveira (2022) o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo derrubou uma liminar, desobrigando a empresa iFood de prestar assistência financeira aos entregadores que contraíssem COVID-19 ou que necessitassem prestar cuidados para algum familiar acometido. Tal decisão foi pautada na colocação da própria iFood ao ressaltar que estava tomando as medidas cabíveis de segurança e proteção para os trabalhadores da entrega de seus produtos, como também por considerar que os entregadores são somente usuários dos aplicativos, não configurando relação de trabalho.

Explicita o Código de Defesa do Consumidor (Lei n. 8.078/1990), que a pessoa (física ou jurídica) que contrata o entregador ou o próprio transportador do produto poderá ser responsabilizada, devendo ser apurado se a pessoa que entregou o produto – um vendedor – o repassou em perfeito estado ao transportador. Se este for o causador do dano ou extravio da mercadoria, a responsabilidade poderá recair sobre ele, pois o Código Civil brasileiro estabelece

que o transportador deverá conduzir o produto com as devidas cautelas no intuito de preservar o seu perfeito estado, bem como, entregá-lo no prazo estipulado, a saber, em seu artigo 749: “O transportador conduzirá a coisa ao seu destino, tomando todas as cautelas necessárias para mantê-la em bom estado e entregá-la no prazo ajustado ou previsto”.

Por conseguinte, o Art. 750 do Código Civil determina que a responsabilidade do transportador é iniciada no momento em que ele recebe o produto e termina quando ele o entrega ao destinatário final:

A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

Isto é, logo que o produto é repassado ao transportador pelo vendedor para que este realize a sua entrega ao cliente, a responsabilidade sobre a mercadoria passa a ser do transportador, até mesmo nos casos em que forem constatadas ações e omissões por parte de seus prepostos, empregados e/ou contratados.

O artigo 9º, parágrafo único, da Lei n. 11.442/2007, que trata do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros, também possui determinação nesse sentido:

A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.
Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

A mesma lei, em seu artigo 7º, inciso II, determina que o transportador assume perante o contratante a responsabilidade pelos prejuízos resultante de perdas, avarias, danos e atraso de entrega. Diante disso, quando o transportador recebe o produto, é dele a responsabilidade em caso de dano.

É relevante se destacar que o Código Civil, em seu artigo 927, determina que “aquele que por ato ilícito causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”. Logo, sendo constatado o dano causado pelo transportador, este poderá ser condenado ao pagamento de danos materiais ao contratante.

Entende-se que a responsabilidade civil incidente sobre danos causados ao objeto ou a terceiros no percurso ou resultado do transporte realizado por meio do

delivery deverá ser apurado em cada caso em particular, e assim responsabilizando a empresa contratante ou o *motoboy* nos termos designados por Lei.

Diante do supracitado, a questão de pesquisa que se estabelece neste projeto é: “Qual o nível de percepção das responsabilidades civis por parte dos *motoboys* e empresários em caso de danos ao se utilizarem da modalidade de entrega *delivery* na cidade de Sobral”?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

O objetivo geral deste trabalho é analisar a responsabilidade civil na modalidade de entrega *delivery* por *motoboy*/motofretista das empresas formais e informais do município de Sobral em caso de acidentes, seja de trânsito ou outro evento danoso.

1.3.2 Objetivos específicos

Para atingir o objetivo geral foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- a) estratificar as empresas por tipo de contratação de *motoboys* para que seja possível apurar qual a modalidade de responsabilidade civil gerada em caso de ocorrência de um dano;
- b) avaliar o nível de conhecimento dos empresários/gestores sobre a responsabilidade civil na contratação de *motoboys*;
- c) identificar as práticas das empresas com relação à contratação dos *motoboys*;
- d) determinar o perfil dos *motoboys* prestadores de serviço nas empresas formais e informais de Sobral;
- e) analisar se os *motoboys* conhecem seu papel como representantes da empresa para a qual fazem entrega;
- f) investigar se os *motoboys* conhecem sobre a responsabilidade civil do empregador no que diz respeito à atividade que eles desenvolvem na empresa na qual trabalham.

1.4 JUSTIFICATIVA DO ESTUDO

Dentre vários fatores que justificaram o interesse por esta pesquisa e o enquadramento pelo tema abordado encontra-se a percepção do crescimento de motocicletas nas ruas de Sobral transitando com bolsas de entregas acopladas, denominadas pelos *motoboys* como *bags*. Este crescimento passou a inserir no trânsito municipal uma nova conjuntura, uma vez que estas motocicletas passaram a dividir espaços com outros veículos, incluindo motocicletas utilizadas para outros fins.

Como consequência, houve o aumento das ocorrências de trânsito envolvendo esses profissionais da entrega em motocicletas. Surgiu, então, a curiosidade de saber quem arcaria com a responsabilidade de obrigações civis advindas em caso de acidentes para os quais esses *motoboys* tivessem dado causa com culpa.

Diante do exposto, justifica-se o interesse em pesquisar tal fenômeno devido a insegurança, tanto do *motoboy* quanto das empresas, quanto à responsabilidade em caso de danos sofridos pelo *motoboy* e/ou pela mercadoria no percurso de uma entrega.

1.5 ADERÊNCIA DO PROJETO À LINHA DE PESQUISA

O projeto é aderente à linha de pesquisa de Estratégia e Operações, que tem por objetivo estudar as dimensões relacionadas ao desenvolvimento e à implementação de estratégias organizacionais e de sistemas de operações de manufatura e de serviços como elementos de eficiência e eficácia organizacionais, fundamentando a sustentabilidade das organizações.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A TELE-ENTREGA (*HOME DELIVERY*)

Ao registrar sobre os principais personagens da tele-entrega no Brasil, Costa (2019) afirma que devido à grande informalidade no setor, não existem dados confiáveis que descrevam com precisão quantos brasileiros exercem essa ocupação econômica. No entanto, o Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas do Estado de São Paulo estima que existam aproximadamente 900 mil *motoboys* em atuação no Brasil para o desenvolvimento dos serviços de entregas rápidas (REVISTA VAREJO S.A., 2017).

Embora a profissão de *motoboy*/motofrete seja considerada nova, é crescente no Brasil a frota de motocicletas. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020) revelam que entre 2009 e 2015 o aumento de motocicletas nas vias brasileira foi de 68%.

Na visão de Scotti (2019), os empregos dos *motoboys* são precários e estes profissionais não conseguem entrar no ciclo virtuoso das profissões mais respeitadas. Assim, a opção é trabalhar com suas motocicletas, uma vez que não possuem condições de lutar por melhores condições de vida, pois estão ocupados em trabalhar para a sua sobrevivência e de sua família.

A mesma visão já demonstrava Souza (2011) quando afirmou que os “batalhadores”, nome dado como uma homenagem à classe dos mototaxistas que se reinventou sozinha diante das piores condições, trabalham de 10 a 14 horas ao dia, estudam à noite e fazem bicos nos fins de semana. Essa classe não existe apenas no Brasil. Ela é significativa em todos os países que são considerados emergentes.

2.2 O SERVIÇO DE MOTOFRETE

Amoras e Simões (2016) referem que o antigo Código Nacional de Trânsito, de 1966, tratava dos veículos de aluguel destinados ao transporte individual de passageiros, mas apenas poderia ser efetuado por automóveis, inviabilizando o exercício de atividade remunerada de locomoção de passageiros em motocicletas.

Já o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de 1997, trouxe a ausência da restrição do anterior no que diz respeito ao transporte remunerado efetuado em motocicletas.

Contudo, a Constituição Brasileira (BRASIL, 1988) declara ser de competência privativa da União o ato de legislar sobre trânsito e transporte, mas que poderá, por meio de Lei Complementar, autorizar os Estados a legislar sobre o tema. No entanto, o Município pode legislar sobre o transporte municipal, com base na Lei Federal n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (BRASIL, 1995).

Amoras e Simões (2016) esclarecem que alguns municípios brasileiros foram os primeiros a realizar suas ordenações legislativas da regulamentação do serviço de mototáxi, entre eles Fortaleza (CE), em 1997.

2.3 A PROFISSÃO DE *MOTOBOY* – MOTOFRETISTA

Tomando como base as informações constantes no *blog* Fox Express sobre a etimologia da palavra *motoboy* e a atividade exercida, tem-se como definição:

A palavra “motoboy” é composta pela ligação das palavras “motocicleta” e “boy” (vocábulo em inglês para “garoto”). O motoboy também tem sido chamado como Motofretista, devido ao serviço de motofrete. Normalmente, o profissional que é chamado de motoboy faz uso de uma motocicleta, normalmente de baixa cilindrada, de 125 a 250 cilindradas para a realização das entregas e distribuição dos vários tipos de objetos, tais como: pizza, *fastfood*, pagamentos bancários, documentos, medicamentos, peças automotivas, convite para festas e eventos dentre muitos outros produtos e serviços. Provavelmente esse nome tenha sido derivado da palavra *office-boy*, pois passou a ser, este profissional, uma evolução do office boy, porém fazendo uso da moto para realização das entregas, ganhando agilidade e incorporando muitas outras tarefas. Assim, a profissão se tornou imensamente versátil e imprescindível para diversas empresas (FOX EXPRESS, 2018).

Andrade (2021) afirma que os motofretistas estão por toda parte das cidades e dos centros urbanos, fazendo a verdadeira logística do século XXI acontecer, sendo os responsáveis por manter a atividade produtiva em movimento. O motofretista ou *motoboy*, como é comumente conhecido, é o profissional que faz o transporte remunerado de pequenas cargas, por meio da motocicleta. Geralmente, são empregados temporários, que trabalham individualmente sem supervisão permanente, em seu próprio veículo, a céu aberto, nos períodos diurnos e noturnos, estando sujeitos a intempéries, a gases de combustão dos veículos, a posições

desconfortáveis por longos períodos e a estresse constante, principalmente quando enfrentam o trânsito das grandes cidades (BRASIL, 2010).

Oliveira (2003) descreve o cotidiano do *motoboy* entregador com algumas figuras de linguagem, quando assim se expressa:

Como uma faísca em um trânsito já em combustão, os motoboys, entre insultos e gentilezas, entre agressões físicas e morais, entre um acidente e outro, entre um retrovisor que cai e uma porta que amassa, aceleram forte, pois, antes de tudo, a entrega precisa chegar ao seu destino certo e no tempo previsto [...] possibilitando a realização do consumo ampliado [...] (OLIVEIRA, 2003, p. 16).

Nos dias atuais, o motofretista atua em diversas empresas, devido a comodidade e a rapidez com que usuários recebem ou enviam pequenas cargas e com custo razoável. Surgido na informalidade, o motofretista foi se expandindo devido a procura crescente, havendo a necessidade de regulamentar o serviço. O leque de empresas que utilizam os serviços do motofretista para beneficiar os seus clientes é bastante amplo, como por exemplo: farmácias, pizzarias, padarias, bancos, laboratórios, restaurantes, entre outros. O motofretista viabiliza a vida dos usuários, pois alivia o peso das compras, minimiza a distância e maximiza a vida dos moradores.

Mascarenhas (2017), descrevendo sobre a história da profissão dos motofretistas, esclarece que de acordo com registros da 1ª Guerra Mundial, foram os motociclistas os responsáveis pela realização de várias entregas de equipamentos e correspondências entre as bases militares e os *fronts* de batalha. Informação confirmada por Andrade (2021) quando afirma que quem veio antes do *motoboy* foi o motociclista a serviço do exército. No início do século XX o motoqueiro foi uma função muito solicitada pois ofertava celeridade para transitar com informações militares. Quando os Estados Unidos (EUA) declararam guerra à Alemanha em 1917, foram convocados motofretistas para servir, na França, e fazer o atendimento entre as bases americanas naquele país. Já a Alemanha fez uso de esquadrões de motofretistas como forma de anunciar a sua presença e de controlar os vilarejos e as cidades invadidas, para intimidar a população.

De acordo com Andrade (2021), a profissão de *motoboy* no Brasil, surgiu no início da década de 1980, mais especificamente no ano de 1984, quando foram contratados jovens habilitados a pilotar motocicletas por empresas para incentivar o

transporte de volumes pequenos e realização de pequenas tarefas externas. O primeiro empresário de serviço de moto-entregas foi o que fundou a empresa Diskboy em São Paulo. Em 1985 já era amplamente conhecida na cidade, sendo noticiada em diversos jornais e revistas nacionais.

Para Andrade (2021), outro aspecto que motivou o crescimento desta profissão foi a globalização, uma vez que no cenário globalizado é possível observar a instabilidade dos empregos, fortalecimento dos custos, aumento da competitividade e a procura crescente pela terceirização da mão de obra.

Diante destes fatores, a atividade realizada por estes profissionais passou a ser reconhecida como profissional e foi incluída na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), norma de classificação numerativa e descritiva de atividades econômicas e profissionais. A profissão de *motoboy* é identificada através do código CBO 5191 – Motociclistas de entregas rápidas. Esta profissão se tornou uma solução para o desenvolvimento econômico das organizações e para o fluxo urbano realizando o transporte dos mais diversos tipos de encomendas. O *motoboy* viabiliza o fluxo do trânsito no espaço urbano. Nos dias atuais as organizações não se veem mais sem essa profissão tão relevante (ANDRADE, 2021).

Nos dias de hoje, o serviço de entregas tem se tornado relevante para a movimentação do capital na sociedade contemporânea e o motofretista desempenha o papel de condutor desse fato. A pesquisa “Perfil dos motoboys e entregadores de produtos”, realizada pelo Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), tendo como base os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) COVID-19, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), informa que existe cerca de 950 mil moto-entregadores no país (IBGE, 2020). É relevante mencionar que grande parte dos profissionais são trabalhadores autônomos e sem registro, não se tendo a quantidade exata de motofretistas no Brasil devido ao crescimento cotidiano do número de profissionais de outras áreas que, devido os problemas sociais que os afligem, migra para a profissão em destaque.

O motofrete foi conceituado em 2002, de acordo com o Manual de Regulamentação do Motofrete e Empresas Contratantes, como se observa a seguir:

Motofrete é uma atividade exercida por um motociclista profissional para o transporte de pequenas cargas. Existem três formas de ser realizada esta atividade: a) por meio de motociclistas autônomos; b) por meio de empresas

de motofrete, que possuem motofretistas registrados (CBO n. 5.191-10) ou contratados (Empresas Express); por meio de empresas que contratem diretamente como funcionário registrado (BRASIL, 2002).

Já os motociclistas e ciclistas de entregas rápidas foram definidos, pelo CBO 5191-10, como os indivíduos que coletam e entregam documentos, encomendas e mercadorias, e transportam passageiros. Realizam serviços bancários e de cartórios. Elaboram roteiros de trabalho, orientam passageiros, emitem recibos e preenchem protocolos. Trabalham seguindo as normas de segurança utilizando Equipamento de Proteção Individual (EPI) e instalando itens de segurança nos veículos (BRASIL, 2002).

A Lei n. 12.009, de 29 de julho de 2009, conhecida como a Lei do Mototáxi, Motoboy e do Motofrete, trouxe a regulamentação do exercício das atividades realizadas pelos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, para a entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e de *motoboy*, com o uso de motocicleta. Esta lei alterou a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, e disponibilizou as regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - motofrete -, estabelecendo regras gerais para a regulação deste serviço e dando outras providências.

Seguindo a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça, compreende-se que os serviços de transporte individual de passageiros (táxi e mototáxi) estão incluídos no conceito de serviços de utilidade pública que são prestados por particular, sendo dispensável o procedimento de licitação que se encontra previsto no art. 175 da Constituição Federal, necessitando somente de mera autorização do Poder Público para sua prestação.

No entanto, esta normatização se faz muito abrangente necessitando, assim, uma diferenciação aprimorada entre o mototaxista e o *motoboy*, visto que a mototáxi surge como transporte urbano de pessoas suprimindo uma lacuna existente no serviço de taxi e de ônibus tendo em vista sua economia e celeridade para o deslocamento do usuário.

Silva (2021) afirma que, ao considerar que sejam estabelecidas normas uniformes sobre segurança e saúde pública, e que a legislação federal deve ser complementada por normas municipais, precisa alcançar a delegação do serviço, as condições de sua execução e o exercício do poder de polícia sobre os delegatários,

sendo vedada, contudo, a criação de restrições ao exercício profissional para aqueles que preenchem os requisitos da legislação federal.

Bezerra (2020) menciona que o motofrete exercido pelo *motoboy* tem sua natureza vinculada ao transporte de mercadoria e facilitação de serviços de natureza comercial, auxiliando uma demanda existente entre empresas e consumidores. Contudo, a lei que regulamenta a profissão de motofretista no Brasil começou a valer no dia 5 de fevereiro de 2013, embora essa lei existisse, mas foi o prazo limite estipulado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para adequação à nova regra. A partir desta data, foi iniciada a fiscalização em todo o país.

A falta de segurança, por ser de duas rodas e não oferecer estabilidade, no que diz respeito ao trabalho realizado como mototaxista, este passa a ser um dos principais argumentos contrários à Lei n. 12.009, pela inexistência de proteção adequada que garanta a integridade física do condutor e do passageiro. Diante de tal discussão, seguindo suas atribuições legais, o Conselho de Trânsito (CONTRAN), emitiu a Resolução n. 356, de 02 de agosto de 2010, na qual estabelece os requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, objetivando a segurança dos condutores e passageiros.

Todavia, foi para regulamentar o inciso II do artigo 2º da Lei n. 12.009, que o CONTRAN editou a Resolução n. 350, de 14 de junho de 2010, quando implementa que os profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) realizem curso especializado obrigatório destinado aos que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. Contudo, a Resolução n. 350 foi revogada após a publicação da Resolução n. 410, de 02 de agosto de 2012, vigente, atualizando e validando os cursos que já haviam sido ministrados e definindo os que são exigidos.

Garcia (2021) afirma que, para regulamentação da profissão de *motoboy*, o indivíduo deve apresentar ao órgão competente os documentos: uma foto 2x2 colorida e recente, certidão original de prontuário do Detran, cópia da CNH a 130%, e a Certidão original de Distribuição Criminal. Ele ainda deve ter 21 anos completos, estar habilitado ao menos há dois anos na categoria A, não estar cumprindo nenhum tipo de pena de suspensão do direito de conduzir e não estar com a Carteira Nacional de Habilitação cassada por causa de crime de trânsito, ou ainda estar impedido judicialmente de exercer os seus devidos direitos. Em caso de a

habilitação estar suspensa, cassada ou pontuação em excesso, o condutor deve cumprir o prazo da penalidade ou fazer o devido procedimento de defesa. É relevante mencionar que a motocicleta usada necessita se adequar, com a inserção do protetor de motor “mata-cachorro”, além do aparador de linha antena corta-pipa e ainda ser de origem de fábrica. Também precisa ser licenciada como um veículo de aluguel para o transporte de carga, usando então a placa vermelha.

Souza (2021) afirma que a diminuição de várias categorias de empregos durante a pandemia fez com que parte da população que ficou desempregada procurasse na informalidade uma forma de se manter. De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), do Ministério do Trabalho e Emprego (BRASIL, 2020), a profissão foi catalogada nas seguintes ramificações: Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados (trabalhadores dos serviços; outros trabalhadores de serviços diversos e motociclistas e ciclistas de entregas rápidas).

De acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações, através do código 5191-10, as atividades de motofrete estão descritas que consistem em coletar e entregar documentos, valores, mercadorias e encomendas; realizar serviço de cobrança; roteirizar entregas e coletas; localizar e conferir destinatários e endereços; emitir e coletar recibos de material transportado; e preencher protocolos (BRASIL, 2020).

Atualmente observa-se que a regulamentação existente apresenta fragilidade quanto a proteção do vínculo trabalhista dos *motoboys*. Na compreensão de Oliveira (2022), as instâncias do direito do trabalho têm divergido no que diz respeito ao tipo de relação trabalhista. No entanto, predomina até o momento contemporâneo que os *motoboys* não têm relação direta com os aplicativos. Nesta relação, a oferta de trabalho é através do meio *online*, no entanto o trabalho é “*offline*”, isto é, concretiza-se na realidade.

Assim, os aplicativos que oferecem os serviços dos *motoboys* têm sofrido diversas denúncias ao Ministério Público do Trabalho (MPT), uma vez que a categoria profissional dos *motoboys* luta para que a relação deles com os aplicativos seja legalizada, uma vez que cumpre os princípios da relação de emprego: pessoalidade, habitualidade, onerosidade e subordinação, ainda que este último elemento seja motivo de grande discussão, argumento pelo qual tal relação ainda não foi reconhecida.

Oliveira (2022) afirma que o Tribunal Superior do Trabalho (TST) não reconhece o vínculo, pois não vê a subordinação (outras nações reconheceram que há subordinação do trabalho), contudo é a empresa (aplicativo) que coordena todo o trabalho. É ela que define o conteúdo da entrega, em qual lugar vai ser entregue e qual valor é cobrado. Além do mais, quando o *motoboy* deixa de cumprir alguma regra estabelecida ou recusa solicitações de entrega, pode ser punido com o desligamento ou suspensão do aplicativo ou até mesmo suas novas demandas serem retardadas; e tudo isso sem direito a defesa, o que configura relação de subordinação, uma vez que não é possível afirmar que há liberdade somente pelo fato do *motoboy* poder ligar e desligar o aplicativo.

Dentre as diversas contradições que estão presentes na “relação” entre os aplicativos e os entregadores, Oliveira (2022) ressalta a questão de que são os aplicativos que informam quantas entregas são feitas por mês/ano, mas no termo de uso são os *motoboys* que se responsabilizam pela entrega. Desta maneira, é possível compreender que existe um controle sobre o trabalho por meio da subordinação tecnológica e/ou algorítmica. Existe uma defesa dos especialistas do direito no que diz respeito a necessidade de atualizar as categorias do direito: a subordinação é um dos grandes desafios, bem como a interpretação dos contratos em tempo parcial e intermitente. É imprescindível incluir em contexto mais amplo as normas aos fatos.

2.4 DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Sobre a evolução histórica da responsabilidade civil, Sousa Lopes e Barbosa (2020) destacam que, durante o processo evolutivo, foi imprescindível que as relações humanas se aperfeiçoassem, tendo a necessidade de que fosse formada a obrigação de uns para com os outros, de forma que, para as obrigações não cumpridas, deveria haver uma responsabilização, fossem elas positivas ou negativas.

Pimentel (2016) em seu esclarecimento registra o tempo em que a vingança privada, isto é, quando o indivíduo zelava pelos seus entes queridos sem levar em consideração seu lado racional e, por vezes, provocando malefício a outrem, o que fazia nascer um combate entre ele e o agredido, pois o lesado reagia ao dano de maneira irracional.

Na visão de Rosenvald (2014), na pré-história da responsabilidade civil é possível se situar a vingança como a forma de reação inicial contra os comportamentos perigosos. Por não haver um poder centralizado para avaliar tais circunstâncias, o infrator era levado a efeito pela própria vítima ou pelo grupo ao qual ela pertencia.

A versão anterior foi confirmada por Sousa, Lopes e Rodrigues (2020) quando afirmam que a prática do instituto da responsabilidade civil já existia bem antes de se ter um conceito quanto à matéria, pois sua evolução ocorria concomitantemente com sua história, sendo a vingança a forma inicial de combate a atos lesivos,

Em seguida, veio a Lei de Talião que, de acordo com Fraga (2016), registra no quinto livro da Bíblia – Deuteronômio, também conhecido como o Código Babilônico de Hamurabi (datado de 1770 antes de Cristo), que previa a máxima contida na Lei do Talião: “fratura por fratura; olho por olho, dente por dente; sofra quem praticou a lesão em outro a mesma lesão por ele praticada”. Comparato (2017) destaca que a Lei de Talião foi praticada por muito tempo em quase todas as leis das várias Nações.

Anjos (2020) registra que, quando ainda prevalecia a tradição oral, a lei recebeu o nome do rei Hamurabi devido ele ter sido o responsável por compilar as leis de forma escrita (em pedras). O Código de Hamurabi era composto por 282 artigos que faziam referências às relações de trabalho, propriedade, família, crimes e escravidão. E dentre os artigos encontrava-se a Lei de Talião.

Na compreensão de Bobbio (2016), embora absurda e intolerável na contemporaneidade, a Lei de Talião era imprescindível para aquela época, pois o homem era bárbaro e não tinha quase ou nada de consciência sobre o respeito ao próximo, e que só se detinha devido ao medo que tinha dos castigos que, por vezes, se apresentavam tão ou mais cruéis do que o ato praticado.

Sobre a mesma temática, Massignam (2019), ressaltando sobre a evolução histórica da responsabilidade civil, defende que neste período histórico surgiu a chamada vingança privada que progrediu no sentido da vingança divina (ou sacral, realizada em nome de Deus) e, por fim, solidificou-se na vingança pública (em nome do Estado).

Contudo, Gagliano e Pamplona Filho (2003) destacam que a responsabilidade era do tipo objetiva no início do direito romano, a qual era

satisfeita apenas com o dano e o nexo de causalidade, sendo considerada uma simples reação do ofendido contra o ofensor ou causador do dano.

Ao explicar sobre o nexo de causalidade, Diniz (2012) defende que é um elemento importante no âmbito da responsabilidade civil, sendo que sua tipificação se encontra no vínculo entre o prejuízo e a ação. Assim, o ato ou fato causador do dano deve ser oriundo da ação ou omissão, de forma direta ou previsível. Em vista disso, o nexo causal significa a relação entre o acontecimento danoso e a conduta que se originou dele, de tal maneira que esta é considerada como sua causa, uma vez que sem a causa não existe o que indenizar.

Ainda sobre o tema em discurso, Venosa (2018, p. 56) explica que:

O conceito de nexo causal, nexo etiológico ou relação de causalidade deriva das leis naturais. É o liame que une a conduta do agente ao dano. É por meio do exame da relação causal que se conclui quem foi o causador do dano. Trata-se de elemento indispensável. A responsabilidade objetiva dispensa a culpa, mas nunca dispensará o nexo causal. Se a vítima, que experimentou um dano, não identificar o nexo causal que leva o ato danoso ao responsável, não há como ser ressarcida.

Depois deste hiato para esclarecer sobre nexo de causalidade, retomando a história da responsabilidade civil, Massignam (2019) remete que a manifestação inicial direcionada à responsabilidade deu-se no direito de vingança privada concedido à vítima do dano e que, de acordo com Gagliano e Pamplona Filho (2003), nas primeiras formas organizadas de sociedade, como também nas civilizações pré-romanas. A origem do instituto está solidificada na concepção da vingança privada, que é uma forma rudimentar, contudo, compreensível do ponto de vista humano como autêntica reação pessoal contra o mal sofrido.

No entanto, Sousa, Lopes e Rodrigues (2020) registram que no direito romano não era feita distinção entre responsabilidade civil e a responsabilidade penal, embora as duas se constituíssem numa pena imposta ao causador do dano não sendo possível a composição de uma teoria de responsabilidade civil.

A partir da visão do delito do Direito Romano, na Pena do Talião, na compreensão de Pimentel (2016), houve uma caracterização da responsabilidade civil, havendo uma considerável evolução com a Lei das XII Tábuas, que fixou o valor da pena que deveria ser paga pelo ofensor ao ofendido. Porém, com o progresso da estrutura estatal e com o surgimento da autoridade soberana, passou a ser determinado que não poderia mais haver justiça com as próprias mãos, por

parte da vítima. Assim sendo, a intervenção do Estado fez com que a composição deixasse de ser voluntária para se tornar obrigatória. Os danos, então, passaram a ser aferidos e os valores passaram a ser de acordo com o tipo específico de lesão causada pelo agressor.

No entanto, na visão de Lemos (2020), foi o direito francês que influenciou as legislações de diversos povos, entre elas a brasileira, tornando-se, assim, base para o Código Civil de 1916. Neste documento foi consagrada a teoria da culpa como regra geral no ambiente da responsabilidade civil, tornando-se, dessa maneira, independente a classificação da conduta dolosa, uma vez que qualquer espécie de culpa bastaria para a configuração da responsabilidade civil.

Massignam (2019) acrescenta ainda que a maneira de combater referidas situações foi se modificando segundo os conceitos impressos pela sociedade de cada época. Mas, a maior evolução do instituto da responsabilidade civil se deu com a *Lex Aquilia*, que deu origem a chamada responsabilidade civil delitual ou extracontratual, ou também conhecida como responsabilidade civil aquiliana.

Desta maneira, é possível observar que a pena, que tinha como objetivo de vingança, foi aos poucos substituída pela forma de reparação do dano sofrido, e foi introduzida ao Código Civil de Napoleão, sendo este o influenciador do Código Civil do Brasil, de 1916.

Contudo, Britto (2004) defende que foi somente em 1966 que o Supremo Tribunal Federal (STF) admitiu a responsabilidade com a obrigação da reparação do dano moral no Brasil (RTJ – 39/38-44). Mas, foi a partir da Carta Magna de 1988 que a reparação do dano moral se tornou incontestável, nos termos do artigo 5º, V e X, o qual determina:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

(...)

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

Assim sendo, atualmente tanto a responsabilidade subjetiva, revestida de culpa, quanto a responsabilidade objetiva, que não dependente de culpa, são expressamente reconhecidas pelo ordenamento jurídico brasileiro.

2.5 TEORIAS DA RESPONSABILIDADE NO ACIDENTE DE TRABALHO

O trabalhador, ao ser acometido por acidente de trabalho que lhe ocasione danos materiais ou psíquicos, busca a devida reparação quando for o caso. Em épocas passadas, quando da ocorrência de acidentes sofridos, o trabalhador encontrava embasamento para sua reparação somente no Código Civil, o qual direcionava exclusivamente ao empregador. No entanto, diante das mudanças econômicas e empresariais ao longo dos anos, bem como as diversas transformações nas relações de trabalho, fez com que o trabalhador buscasse embasamento do seu direito de ressarcimento em outros instrumentos legais. Diante do exposto, algumas teorias surgiram objetivando proporcionar um maior debate para solucionar os conflitos quanto as formas de indenizações. Essas teorias passaram a influenciar doutrinadores e legisladores passando a mudar os posicionamentos nos julgados dos Tribunais.

2.5.1 Teoria da Responsabilidade Extracontratual

Quanto a identificação da teoria Extracontratual ou dita teoria exclusiva na Lei, esta rege a imputação da responsabilidade ao agente que venha causar o dano, devendo este se responsabilizar pelo acidente laboral, independente da culpa, sem qualquer possibilidade de se afastar a sua responsabilidade de reparar os danos ocorridos pela negligência ou imprudência.

Na visão de Cavalieri Filho (2007, p. 16):

A regra geral agora é a responsabilidade objetiva. Mas isto não significa dizer que a responsabilidade subjetiva esteja completamente afastada, pois esta sempre existirá, mesmo que não descrita em lei, já que é parte integrante do Direito. Mesmo não sendo a regra, este Codex previu a responsabilidade subjetiva. Sua cláusula geral é encontrada no artigo 927, que dispõe: "Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo". No entanto, sua aplicabilidade é limitada, porque se faz necessário saber o que é ato ilícito.

Porém, esta teoria trazia a necessidade da comprovação da culpa ao empregado por parte do empregador. Esta tarefa tornava-se complicada para a devida reparação dos danos suportados, uma vez que em muitos dos casos não era uma tarefa fácil às possibilidades de produção das provas, dificultando sua aplicação no dia a dia.

2.5.2 Teoria da Responsabilidade Contratual

Na compreensão de Mattos (2016) a definição de responsabilidade contratual está direcionada ao cometimento de falta ou ao descumprimento de um contrato, que pode ser no todo ou em parte, de acordo com o que fora pactuado entre as partes. Sobre esta temática, Stolze (2014, p. 92) registra que “se entre as partes envolvidas, já existia norma jurídica contratual que as vinculava e o dano decorre justamente do descumprimento de obrigação fixada neste contrato, estaremos diante de uma situação de responsabilidade contratual.”

Além do mais, Mattos (2016) ressalta que a teoria em questão conclui que os atos lesivos que levaram à ocorrência de danos ao empregado são resultados do próprio trabalho, precisando, somente, que seja comprovada a relação de causalidade entre o dano e o trabalho, sem que exista a obrigação de demonstrar a culpa do empregador, que neste caso seria presumida. Mas também para que fosse afastada a responsabilidade, o empregador precisaria provar que o acidente aconteceu por culpa do trabalhador, caso fortuito, força maior, culpa de terceiros ou vícios próprios da coisa, passando, assim, a haver uma inversão completa do ônus da prova.

2.5.3 Teoria do Caso Fortuito

A teoria do caso fortuito, na visão de Mai (2017) foi proposta por Fusinato, fundada no aforismo romano *ubi emolumentum, ibi onus esse debet* (onde está a utilidade deve estar a carga). Assim, esta teoria prevê que aquele que utiliza o serviço de outrem, obtendo vantagens com o trabalho alheio, deve reparar os danos que sejam sofridos em consequência do serviço. Mesmo quando for evidenciado que não houve a culpa do empregador, porém, sua responsabilidade perdurará.

Na compreensão de Araújo Júnior (2013), quando comparado com a teoria aquiliana e a teoria contratual, a teoria do caso fortuito, embora seja um avanço, não determina segurança jurídica para as vítimas do acidente de trabalho quando existe a legitimidade da existência de cláusulas contratuais que possam excluir a responsabilidade do empregador e também quando não reconhece como indenizáveis pelo empregador os acidentes laborais que venham a ser decorrentes de eventos inevitáveis.

Mattos (2016) acrescenta que a concepção dessa teoria resulta do princípio de que o indivíduo que se beneficia dos serviços de outrem, assume declaradamente a responsabilidade procedente dos riscos que porventura poderá sofrer ao desempenhar certa atividade laboral. Apesar disso, o empregador não está livre de indenizar mesmo em casos eventuais, assumindo os riscos próprios ao emprego ou o uso da pessoa para aquele trabalho, já que o favorecido das atividades da organização é o patrão, devendo este assumir a responsabilidade pelos acidentes sofridos pelos empregados, seja nos casos que houver culpa dos mesmos, seja nos casos eventuais, desde que ocorra durante sua atividade laboral.

2.5.4 Teoria da Responsabilidade Objetiva

Na compreensão de Mattos (2016), são consideradas as consequências do caso eventual aquelas cuja responsabilidade recai sobre o empregador, não pelo fato de ter o empregado desobedecido alguma norma de segurança, mas devido a questão de existir um risco e um dano provocado, mesmo que inicial, como é o caso ocasional.

Para Coelho et al. (2019), a melhor definição da teoria objetiva é aquela que considera o dano causado pela coisa viciosa ou perigosa, não considerando, porém, o elemento subjetivo da culpa, sendo substituído pelo fato material. Desta maneira, toda atividade ou profissão que venha expor risco ou perigo a pessoa, é suscetível de indenização, sem que seja imprescindível a comprovação da culpa do empregador, sendo de responsabilidade do trabalhador provar que havia adotado todas as medidas de segurança pertinentes para evitar o dano.

2.5.5 Teoria do Risco Profissional

De acordo com Silva (2017), a primeira cobertura acidentária veio com a Lei n. 3.724, de 15 de janeiro de 1919. Esse diploma legal adotou a teoria do “risco profissional”. Sobre esta teoria, Castro (2014, p. 76) afirma que ela se:

caracteriza a reparação acidentária como responsabilidade objetiva do empregador e que, para garantia do pagamento das indenizações, deve transferir suas responsabilidades, através de um contrato de seguro privado, junto a uma seguradora. A teoria do risco profissional considera que o dever de indenizar decorre da atividade profissional da vítima, sendo que o seu desenvolvimento está diretamente ligado aos acidentes do trabalho.

Vê-se que o empregador se vê obrigado a aceitar a responsabilidade pelos acidentes de trabalho, uma vez que ele é quem recebe os lucros que são gerados pelo trabalho executado. Castro (2014, p. 1.574) afirma que:

a teoria do risco profissional declara que a produção industrial, ao expor o trabalhador ao risco – não ao acidente em si -, impõe ao que dela se beneficia a obrigação de indenizar, se houver o acidente, mesmo sem culpa.

Para Mattos (2016), o pilar da obrigação que incide sobre o empregador é o risco profissional, uma vez que este se aparelha de máquinas e empregados, e estes passam a formar um meio ambiente passível de inconvenientes, e, assim sendo, a culpa acaba por recair para aquele que comanda a atividade empresarial. Por conseguinte, o empregador que desenvolve atividade lícita, com uso de mão de obra humana, está sujeito a acidentes de trabalho sofridos por seus empregados, o que constitui o risco profissional, que devem, inevitavelmente, ser suportados pelo empregador.

Silva (2017) conclui que a principal inspiração da Teoria do Risco Profissional é a garantia daquele que é considerado a parte mais frágil, o empregado, no que diz respeito a relação trabalhista, que é o direito à indenização pelos prejuízos decorrentes do acidente do trabalho, apesar de ter o empregador agido com culpa ou não para a circunstância do dano, uma vez que o empregado para conseguir provar a culpa do empregador teria muito ônus.

2.5.6 Teoria da Responsabilidade Social

Sobre a teoria da responsabilidade social, Serva e Dias (2016) afirmam que é necessário que a sociedade assuma a responsabilidade de dar assistência às vítimas de acidentes laborais, uma vez que é a própria sociedade que, de certa forma, se beneficia dos bens e serviços que são prestados pelos trabalhadores, absolvendo a culpa seja do empregador, seja do empregado quando do uso dos instrumentos e máquinas ou da forma que executar seu trabalho. Ideia corroborada por Castro (2014, p. 2.015), quando afirma que:

O risco da atividade profissional deve ser suportado por toda a sociedade, em virtude de que toda ela tira proveito da produção, devendo arcar então com os riscos; incluídas as prestações por acidente no campo da Previdência Social, e sendo esta regida pelo ideal de solidariedade, a prestação social passa a ser responsabilidade de todos.

Na compreensão de Mattos (2016), é necessário ressaltar que o legislador brasileiro também demonstrou sensibilidade no que diz respeito a esta teoria, quando na Lei n. 8.213/91 editou as regras sobre acidente de trabalho. É válido destacar que a proteção constitucional, que está prevista no art. 20, § 10, dentro do Título: Da Ordem Social, revelando que o risco de acidente é de responsabilidade da sociedade, mas ao Estado cabe proporcionar proteção especial aos empregados. Assim, é imperioso lembrar que a teoria da Responsabilidade Social, embora divida a responsabilidade dos acidentes de trabalho entre o empregador e a sociedade, não tornará este isento da responsabilidade individual por aqueles acidentes que ocorreram na sua empresa.

Diante da previsão constitucional do art. 7º XXVIII, da Carta Magna de 1988, a responsabilidade civil do empregador no que diz respeito à culpa, não exige mais a verificação do grau desenvolvido pela mesma. Neste âmbito, a doutrina traz, de acordo com Gonçalves (2012, p. 127):

a responsabilidade civil do patrão caiu totalmente no regime do Código Civil. Qualquer que seja, portanto, o grau de culpa terá o empregador de suportar o dever indenizatório, segundo as regras do Direito Civil, sem qualquer compensação com a reparação concedida pela Previdência Social.

Assim, é imprescindível ressaltar que apenas na ausência total de culpa do empregador (em hipóteses de caso eventual ou força maior, ou de culpa exclusiva

da vítima) é que será isentada a responsabilidade civil simultaneamente à reparação previdenciária, tendo em vista que neste caso a sociedade dispõe do Sistema Único de Saúde (SUS) bem como benefício assistencial da Seguridade Social para arcar com as reparações do tipo ocorrido com o *motoboy* na atuação do *delivery*.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Sobre o método, Oliveira (2012) registra que se trata do conjunto de procedimentos que possibilitam o entendimento de determinada realidade, produção de certo objeto ou desenvolvimento de processos e comportamentos, através de processos e técnicas que legitimam o conhecimento produzido. Já na visão de Fachin (2001), a escolha do método científico acontece pela adequação dos procedimentos sistemáticos com as circunstâncias do estudo e pela natureza do objetivo pretendido.

3.1 DELINEAMENTO DO ESTUDO

Este estudo tem por objetivo analisar a responsabilidade civil na modalidade *delivery* por *motoboy*/motofretista das empresas formais e informais do município de Sobral (CE) em caso de acidentes, seja de trânsito ou outro evento danoso. A pesquisa quanto a abordagem pode ser classificada como qualitativa e quanto aos objetivos classificada como exploratória e descritiva e como estratégia de pesquisa classifica-se como qualitativa na qual foi operacionalizada por meio de entrevistas em profundidade.

Na visão de Denzin e Lincoln (2005), na abordagem qualitativa se procura adquirir dados descritivos sobre pessoas, lugares e processos interativos, através do contato direto entre o pesquisador e a situação estudada. Neste tipo de abordagem se destaca a relação estreita entre o investigador e o objeto de estudo, levando em consideração as limitações situacionais. E para Gibbs (2009), através da pesquisa qualitativa se busca explicar os fenômenos sociais através das experiências individuais e do grupo, por meio de análise documental e da interação entre os autores sociais.

Flick (2009) menciona que a pesquisa qualitativa pode ser utilizada para que o pesquisador tenha compreensão dos fenômenos com o sentido que os envolvidos lhe atribuem, abrangendo com flexibilidade as maneiras de realização da pesquisa. No mesmo âmbito de compreensão, Godoy (1995) declara que a abordagem qualitativa procura interpretar os fenômenos pela perspectiva dos sujeitos que fazem parte da situação analisada.

Já Merriam (2009) registra que a abordagem qualitativa contém cinco aspectos comuns: (i) os pesquisadores qualitativos procuram interpretar o significado que os indivíduos constroem, ou seja, a compreensão da perspectiva do sujeito estudado e não a do pesquisador; (ii) na pesquisa qualitativa o pesquisador é o principal instrumento para a coleta e análise dos dados; (iii) as pesquisas e os estudos qualitativos, usualmente, envolvem trabalho de campo; (iv) é necessário ter uma estratégia de pesquisa indutiva; (v) como a pesquisa qualitativa é focada no processo, no significado e no entendimento, o resultado do estudo deve ser ricamente descritivo. Yin (2016) destaca cinco características da pesquisa qualitativa: (i) estudar o significado da vida das pessoas, nas condições da vida real; (ii) representar as opiniões e perspectivas das pessoas de um estudo; (iii) abranger o contexto em que as pessoas vivem; (iv) contribuir com conceitos existentes ou emergentes que podem ajudar a explicar o comportamento social humano; (v) utilizar múltiplas fontes de evidência em vez de se basear em uma única fonte.

Na compreensão de Wildemuth (1993), a pesquisa qualitativa se relaciona com as modalidades de pesquisa exploratória e descritiva, possibilitando ao pesquisador relação mais próxima com o fenômeno. E na visão de Churchill Jr. (1999) a pesquisa exploratória tem como foco o aprofundamento dos conceitos preliminares, produzindo novas ideias, hipóteses e proposições para realização de pesquisas futuras. Andrade (1999) determina que a pesquisa descritiva faz uso da observação, análise, registro, classificação e interpretação de fenômenos específicos, sem interferência do pesquisador. Mas também Yin (2016) descreve que as pesquisas exploratórias descritivas são fenômenos que não são satisfatoriamente conhecidos. Afirma ainda este autor, que a pesquisa descritiva em concomitância com a exploratória é usada por pesquisadores sociais que se preocupam com associações práticas e teóricas.

Na visão de Merriam (2009) sobre os estudos qualitativos genéricos, eles tratam da condensação das características da pesquisa qualitativa, na busca da compreensão e interpretação de um fenômeno ou de um procedimento. Além de procurar compreender como os sujeitos interpretam, conceituam e significam os fenômenos e suas experiências. Godoy (2006), porém, advoga que a abordagem qualitativa genérica procura descrever o significado que as pessoas atribuem a seus fenômenos, quando a situação não possui todos os requisitos para formar um estudo de caso ou outra modalidade qualitativa.

Já na compreensão de Percy, Kostere e Kostere (2015), a abordagem qualitativa genérica é conceituada como uma análise de narrativas de sujeitos sobre suas opiniões subjetivas, atitudes, crenças ou reflexões sobre suas experiências. Assim, essa modalidade é oportuna quando se trabalha com uma pesquisa completamente qualitativa, considerando informações de pessoas que assumem o subjetivo dos acontecimentos externos, adequando-se a pesquisa qualitativa genérica como sua abordagem.

A abordagem qualitativa busca compreender as características apresentadas pela realidade em investigação (RIBEIRO, 2012). Já Martins e Bicudo (1989) afirmam que enquanto a pesquisa quantitativa faz uso de fatos que sejam analisados de maneira objetiva e rigorosa pela ciência, a pesquisa qualitativa faz uso da palavra fenômeno para tudo que se manifesta. Conforme Denzin e Lincoln (2005), a pesquisa qualitativa tem viés interpretativo e cognitivo, fazendo a análise dos fenômenos que acontecem com determinado local e objeto.

Nesse sentido, Bulmer (1977) recomenda a utilização de abordagem qualitativa para interpretação de fenômenos de maneira empírica, a partir da observação e da elaboração de desenvolvimento teórico. Bogdan e Biklen (1994) afirmam que a pesquisa qualitativa tem sua preocupação direcionada na descrição dos fenômenos, sendo uma faculdade dessa modalidade de abordagem. Santos e Greca (2013) afirmam que a pesquisa de caráter exploratório tem o propósito de se aprofundar em um tema específico a fim de entendê-lo com afinco.

3.2 O SUJEITO DA PESQUISA

Os sujeitos da pesquisa foram oito *motoboys*/motofretistas que prestam seus serviços por diversas modalidades (*delivery marketplace*, empresas de *motoboy*/motofretista, empresa de entrega, autônomo, entre outras) e dez empresários da cidade de Sobral (CE) que aceitaram participar do estudo e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

A escolha dos empresários ocorreu buscando diversificar os ramos de atuação comercial que usavam o serviço de entrega na modalidade *delivery*. A escolha dos *motoboys* ocorreu iniciou por meio da abordagem ao *motoboy* vinculado a uma empresa *fast food* e após com outros *motoboys* que atuavam com entrega de

outros tipos de produto, escolhendo pela existência ou não de vínculo trabalhista com as empresas e se existia disponibilização da motocicleta pela mesma.

3.3 A COLETA DE DADOS

Para o desenvolvimento da parte inicial do estudo foram realizadas pesquisas bibliográficas por meios de artigos, sites, livros e documentos a fim de embasar teoricamente a pesquisa. A modalidade de coleta de dados escolhida para o presente estudo foi de entrevistas semiestruturada com questões fechadas e abertas, por se tratar de um estudo qualitativo genérico. Assim, se pretendeu produzir um relato rigoroso e convincente, mantendo registros claros e precisos e descrevendo o processo de coleta da pesquisa em detalhe (COOPER; ENDACOTT, 2007).

Na compreensão de Leite (2004), a entrevista se realiza através de uma conversa face a face, de maneira metódica, possibilitando ao entrevistado um clima de confiança e estímulo, para que ele preste as informações imprescindíveis de forma notável e autêntica. Hair Jr. et al. (2005) registra que a entrevista acontece quando o respondente “fala” diretamente com o pesquisador, respondendo perguntas em que as respostas fiquem devidamente registradas e possam ser analisadas posteriormente, possibilitando informações pertinentes sobre o tema pesquisado.

A seleção do sujeito da pesquisa se deu através de visita junto às empresas contratantes dos *motoboys*, oportunidade na qual foram essas empresas consultadas e diante das permissões das mesmas foram realizadas perguntas dirigidas aos *motoboys*. Desta maneira, com o objetivo de responder o problema de pesquisa: em caso de acidente de trânsito que envolva terceiros, por exemplo, quem irá ser responsabilizado civilmente: o *motoboy* ou o empregador (a empresa) que ele está representando no momento do sinistro, no meio ambiente do seu trabalho? Foi feita a opção para o processo de coleta de dados através do uso de entrevistas semiestruturadas e a observação direta do entrevistador. As entrevistas aconteceram nos meses de maio e junho de 2022.

A modalidade de entrevista semiestruturada é usada para que o entrevistador possa fazer questionamentos que não foram previamente registrados e incluídos no roteiro, possibilitando aprofundamento das questões sobre o tema (VERGARA,

2009). Na compreensão de Oliveira (2012), a abordagem de entrevista é a mais flexível entre as técnicas de interrogação, possibilitando uma maior interação entre o entrevistador e o entrevistado, para a obtenção de informações sobre o tema. Cortez (2012) destaca que a entrevista semiestruturada possibilita ao entrevistado a oportunidade de respostas abertas aos questionamentos realizados, podendo este explicar seu posicionamento, com análises e reflexões. Desta maneira, foi elaborada uma proposta de roteiro semiestruturado de questões, a partir de elementos-chaves que fizeram parte da base teórica da pesquisa.

As entrevistas semiestruturadas aconteceram mediante agendamento de uma data prévia com os entrevistados e aconteceram através do contato direto, contendo onze questões sobre o tema. Os pesquisados responderam a entrevista semiestruturada de maneira individual, onde se buscou o aprofundamento e detalhamento dos temas envolvidos no trabalho, viabilizando não só a descrição dos fenômenos analisados, como também sua explicação e a compreensão de sua totalidade. As entrevistas foram gravadas no momento da sua realização e posteriormente transcritas pelo pesquisador. Yin (2016) destaca que a utilização de dispositivos de gravação é um tema de preferência do pesquisador, no entanto, ele precisa obter a permissão do pesquisado.

Na visão de Cortez (2012), através da modalidade da entrevista semiestruturada é possível resultar no surgimento de novas informações inesperadas e esclarecedoras, aperfeiçoando os resultados obtidos na entrevista. Assim, foi elaborada uma proposta de roteiro semiestruturado de questões a partir de elementos-chaves que compuseram o referencial teórico da pesquisa, assim como os objetivos específicos do trabalho. O roteiro de entrevista completo encontra-se nos Apêndices A e B do presente trabalho.

Sobre a escolha dos pesquisados em pesquisas qualitativas, Mayan (2001) ressalta que é preciso levar em consideração o fenômeno de interesse do estudo, dependente de amostras selecionadas de maneira proposital. O pesquisador precisa escolher os participantes da seguinte maneira:

- a) buscando quem pode prestar as melhores informações sobre as perguntas do projeto de pesquisa;
- b) buscando o contexto no qual se pode colher as melhores informações referentes às perguntas do projeto de pesquisa (para definir o local de coleta).

Assim, foram escolhidos oito profissionais *motoboy*/motofretes que realizam seu trabalho para empresas de *delivery* no município de Sobral (CE) e dez empresários e/ou tomadores dos serviços dos profissionais *motoboy*/motofretes. Sobre a quantidade de participantes para uma pesquisa quantitativa, Kuzel (1999) menciona que a natureza indutiva de pesquisa qualitativa precisa de informações que supram o ponto de saturação, assim sendo, o pesquisador precisa continuar na busca de participantes enquanto o critério de saturação não for atingido. O fim da amostra acontece quando existe certa redundância ou repetição nas respostas dos participantes, devendo nesse caso suspender a inclusão de novos entrevistados.

3.4 O PROCESSAMENTO DOS DADOS

Depois das entrevistas e a saturação da amostra é realizada a transcrição das entrevistas, que de acordo com Miles e Huberman (1994) se resumem da seguinte forma: (i) a redução de dados, o pesquisador deve ler de forma independente e reler as transcrições (manter a consciência de suas ideias preconcebidas); (ii) identificar de forma independente categorias-chave que podem ser mapeadas de forma adequada; (iii) tirar conclusões, identificando grupos de categorias e anotando as relações dentro dos dados e (iv) confirmar os resultados ponderando as provas e fazendo contrastes e comparações.

A técnica utilizada para analisar os dados foi a análise de conteúdo, iniciando com a pré-análise realizada pela exploração inicial dos resultados obtidos através dos dados significativos e importantes (BARDIN, 2016).

As informações obtidas são transcritas e analisadas por meio da análise de conteúdo de Bardin, que aborda três polos cronológicos: pré-análise, exploração do material, tratamento dos resultados, que incluem inferência e interpretação. Neste último polo, a categorização surge como uma operação de qualificação de elementos constitutivos do conjunto. A categorização tem como primeiro objetivo fornecer, por condensação, uma representação simplificada dos dados brutos (BARDIN, 2016).

Segundo Bardin (2016), a fase da pré-análise é elaborada para organizar as ideias iniciais e definir critérios para a interpretação dos dados obtidos através das entrevistas. Contudo, é imprescindível ao pesquisador a fidedignidade que as

entrevistas foram devidamente transcritas e que sua reunião constituiu um produto verídico representante do *corpus* da pesquisa.

É fundamental ressaltar a indispensabilidade de ramificar esse pilar em cinco etapas de trabalho para que haja uma condução efetiva dessa fase: Leitura flutuante ao apresentar contato com o material a ser trabalhado; Escolha dos documentos que originará o *corpus* da pesquisa com análise rigorosa através das regras de exaustividade, representatividade, homogeneidade e pertinência no qual ao reler diversas vezes os elementos, resulta-se em uma amostra correspondente ao objetivo central do estudo, com técnicas de seleção representando o todo; Formulação de hipóteses com suposições a serem comprovadas; Referenciação dos índices e elaboração de indicadores além da Preparação do Material (BARDIN, 2016).

3.5 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Assim, se os procedimentos da pré-análise foram concluídos, a fase de análise dos resultados propriamente dita não será mais do que a aplicação estruturada das decisões tomadas. Consiste em uma fase, longa e fastidiosa com operações de codificação, decomposição ou enumeração de elementos (BARDIN, 2016).

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Este capítulo apresenta em sua primeira parte os procedimentos de coletas de dados direcionados aos sujeitos da pesquisa, em seguida vem informar como se realizou o processamento e obtenção desses respectivos dados e sua transcrição em respostas aos quesitos dos Apêndices A e B.

4.1 COLETA DE DADOS

Ao ser realizada a coleta de dados por meio dos respectivos questionários constantes nos Apêndices A e B o pesquisador optou por escolher a maior variedade possível quanto aos ramos de atividade comercial das empresas bem como passando a observar o tráfego de *motoboys* em determinada área da cidade de Sobral (CE) para escolha do modo de abordagem destes.

Com os questionários o entrevistador optou por iniciar se dirigindo a uma empresa de grande porte na distribuição de lanches diversos e solicitou ao gerente informações sobre a logística de entrega dos produtos por meio *delivery*, onde de pronto foi direcionado por este ao organizador dos *motoboys* que, por vezes, também atuava como *motoboy*.

Convidado pelo entrevistador para uma conversa face a face para lhe explicar do que se tratava, o *motoboy* aceitou e no mesmo recinto passou-se a apresentá-lo sobre os quesitos dos questionários, logo realizando as perguntas.

Antes de responder o questionário o entrevistado já informou que criou um grupo de WhatsApp em conjunto com 60 *motoboys* para assim ofertar o serviço de entrega às empresas, as quais pudessem se utilizar do grupo para ofertar entrega aos seus clientes e assim facilitar com mais celeridade as entregas dos produtos.

Informou que conhecia na cidade três grupos com a mesma característica do seu, sendo um com 35 *motoboys* participando e outro com 24 *motoboys*.

Antecipadamente o entrevistador passou a ler as perguntas para o entrevistado e em ato retornou a conversar sobre cada questão apresentada e quando o pesquisador o indagou sobre a responsabilidade civil sobre os danos de acidente de trânsito entre motociclista e terceiros, extravio e danificação dos produtos transportado quando em posse do *motoboy*, foi respondido pelo entrevistado que o grupo funcionava como uma cooperativa onde todos se ajudavam

entre si para cobrir os prejuízos, ou seja, sem vínculo trabalhista e sem carteira assinada.

Diante desta primeira experiência de entrevista o pesquisador passou a se nortear melhor para escolha do próximo entrevistado e assim se dirigiu ao encontro de *motoboys* que trabalhavam em um grande restaurante de Sobral.

O pesquisador entrevistou dois *motoboys* deste respectivo restaurante e descobriu uma forma mista de contratação. Numa delas, o restaurante dispunha de *motoboy* com vínculo direto de contratação com registro de CTPS e pagamento de adicional de periculosidade ao salário. Na outra, contratação de terceirizado em que o restaurante contratava *motoboys* somente em oportunidade de aumento das vendas e consequente aumento de demandas de entregas, remunerando por auxílio de custo por entrega realizada em determinado dia.

Após as experiências dessas entrevistas com esses *motoboys* e sendo público e notório a atuação do conhecido sistema de contratação de entrega *delivery* por meio de aplicativo (APP) de entrega, entre eles o iFood¹, Rappi², Loggi³, Ubereat⁴ etc., nem todos estão no município de Sobral.

O pesquisador se dirigiu ao *shopping center* de Sobral e abordou um *motoboy* que iria receber um lanche de uma famosa rede de *fast food* e na oportunidade explicou sobre a pesquisa onde o *motoboy* aceitou realizar quando voltasse da entrega e ficando o pesquisador esperando. Quando do retorno do mesmo iniciaram o procedimento de perguntas e resposta do questionário, bem como o entrevistado explicou ao pesquisador como funcionava o sistema do *delivey* por aplicativo.

Naquela oportunidade o *motoboy* mencionou que o aplicativo era controlado por um sistema chamado SYS MOTO que fazia a divisão de dois tipos de *motoboys* participantes: “OL” e “NUVEM”. Sobre a modalidade OL (Operador Logístico), Oliveira (2022) afirma que o profissional para esta categoria é escolhido no momento do cadastro do entregador no aplicativo da empresa e lhe é pago um valor fixo. Esta categoria é mais rigorosa do que a categoria “Nuvem”, pois é exigido que o entregador seja exclusivo do APP da empresa na qual está cadastrado. Contudo,

¹ Foi fundado em 2011, alastrando-se para outros países da América Latina, como México, Colômbia e Argentina, ganhando projeção significativa no ano de 2016.

² É uma startup que nasceu na Colômbia em 2015 e está no Brasil desde julho de 2017.

³ É uma empresa brasileira e existe desde o ano de 2013. Atualmente atende São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba.

⁴ Está presente em todos os continentes e foi lançado no Brasil em dezembro de 2016, em São Paulo, cuja projeção para os demais Estados está se dando de modo gradual.

oferece mais vantagens iniciais, como aprovação imediata do cadastro, blusa da empresa, *bag* e maquininha de cartão de crédito/débito. No entanto, é imprescindível que o *motoboy* cumpra uma variedade de exigências como: horário de trabalho (que não é flexibilizado), folga semanal (que deve ser acordada com seu “patrão”, com antecedência) e pagamento semanal, mas poderá receber um valor igual, abaixo ou semelhante (a diversificação é de acordo com o combinado com o operador logístico, isto é, com o “patrão”) independentemente de ter entregado apenas um, dois ou mais pedidos. Porém, se o valor garantido ultrapassa o que fora previamente combinado entre o entregador OL e seu operador logístico para cada período do dia, receberá normalmente as taxas de entrega dos outros pedidos. No que se refere a modalidade “Nuvem”, esta é mais flexível e não exige exclusividade, horário de trabalho ou estabelecimento de dia da folga semanal. O pagamento também é semanal e quando o entregador possui a própria maquininha de cartão de crédito/débito é um meio facilitador de receber mais pedidos e ganhar mais.

Na ocasião o entrevistado fazia parte entre os OLs, ou seja, são os visualizados por todos os outros OLs que ficam à disposição para entrega no demonstrativo do aplicativo e seriam obrigados a estar *online* no aplicativo em determinados horários indicados pelo sistema “SYS”. Já os denominados “NUVEM” não ficariam expostos no sistema diretamente pois só conseguiam entrar quando o sistema “SYS” liberava a entrada de mais *motoboys* preteritamente já cadastrados, quando da observação do crescimento na demanda de entregas.

Este *motoboy* relatou que na cidade de Sobral existem vários motoqueiros que realizam entregas, mas não são vinculados a nenhuma empresa e nem aplicativos, são denominados “lobo solitários”, indicando assim um conhecido seu para ser entrevistado também.

Ao se comunicar com este titulado como ‘lobo solitário’ e marcar a respectiva entrevista, deu-se o encontro no dia seguinte. Coletando os dados face a face com o entrevistado, respondeu trabalhar como *motoboy* há mais de cinco anos sem nenhum vínculo trabalhista e, mesmo sendo conhecedor da existência das formações de grupos de colegas *motoboys*, nunca aderiu a participação destes. Informou, ainda, ao pesquisador que tem sua clientela fixa para a qual transporta objetos na motocicleta própria, mas com todo risco de responsabilidade em ocorrência de qualquer tipo de dano no percurso por conta dos contratantes.

Em sequência, o pesquisador tratou de diversificar mais quanto aos tipos de atuação dos *motoboys* e se dirigiu para entrevistar um que entregasse gás de cozinha. O pesquisador solicitou a entrega de um botijão de gás para sua residência e assim o entregador veio ao seu encontro. Com a chegada do *motoboy* com o gás o pesquisador relatou do que se tratava e solicitou a possibilidade da entrevista, oportunidade na qual foi aceito de pronto. Este *motoboy* relatou que já atua neste tipo de entrega há mais de dois anos e enalteceu que, diante da diferenciação e periculosidade do objeto transportado bem como o acréscimo do reboque à motocicleta, a empresa solicitou que o mesmo realizasse um curso específico denominado MOPP, um treinamento prático de dirigibilidade das motocicletas e instruções de defesa de prevenção de danos. Informou ainda que trabalha registrado com CTPS e que tem acréscimo em seu salário de 30% por incidência do fator de risco, isto é, periculosidade. Toda a responsabilidade por danos é por conta da empresa e com ele nunca tinha acontecido nenhuma ocorrência.

Após esta entrevista concluída o pesquisador conheceu um *motoboy* que reside no mesmo logradouro e se dirigiu ao mesmo solicitando uma entrevista e na oportunidade foi concedida. O entrevistado informou que iniciou com esta profissão após a ocorrência da pandemia COVID-19 e que atuava vinculado a um grupo de outros *motoboys*. Todavia, há cinco meses foi contratado por uma empresa de fornecimento de biscoitos gourmet (*cookies*) e a empresa, além do acréscimo de 30% ao salário-mínimo, lhe fornece ajuda de custo diária de R\$ 15,00 (quinze reais), mas o contratante fez exigência que o *motoboy* abrisse uma empresa tipo MEI (Microempreendedor Individual) para formalizar a contratação, mesmo exigindo que o *motoboy* usasse o uniforme da empresa contratante durante as entregas. Disse que entende que em caso de ocorrência de algum evento de acidente ou extravio da mercadoria a responsabilidade seria da empresa até porque é obrigado a usar o fardamento da mesma durante as entregas.

As demais entrevistas com os outros *motoboys* não trouxeram algo a acrescentar, sendo repetitivas as informações, ou seja, verificou-se que quando a contratação existente entre o *motoboy* e o tomador do serviço é regida com vínculo mediante anotação na Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) a responsabilidade em caso do dano é objetiva ficando exclusivamente a cargo do empregador. Quanto às demais contratações onde os *motoboys* não possuem

vínculo trabalhista, caso venha a ocorrer o dano e o tomador arcar com o prejuízo ou não, ficando submetido a análise prévia de culpa dos *motoboys*.

Com relação à pesquisa com os empresários, o pesquisador passou a buscar empresas de ramos diversos para trazer maior conteúdo sobre as diversidades de atuações dessas no que diz respeito a responsabilidade dessas com seus respectivos entregadores na modalidade *delivery*.

Neste contexto, o pesquisador se dirigiu a empresa de autopeças, materiais de construção, clínica veterinária que faz busca e entrega de animais por motocicleta, restaurantes que se utilizam do *delivery*, transportadora, hamburguerias e lanchonetes e um profissional com empresa MEI constituída para entregas.

Neste novo momento da pesquisa o entrevistador iniciou indo diretamente ao encontro dos proprietários das respectivas empresas e esclarecendo que seria resguardado o sigilo do nome das mesmas e na oportunidade já relatava o conteúdo das perguntas antes de começar a entrevista.

O pesquisador ressalta que foi bem recebido por todos os entrevistados, os quais acharam importante o tema até mesmo por ficarem conhecendo melhor sobre a existência e conteúdo das Leis Federal e da Lei Municipal, esta promulgada em 2021, para saber sobre suas responsabilidades de arcar com danos civis em caso de ocorrência de acidentes no transcurso das entregas.

Iniciou a pesquisa por um *motoboy* empresário registrado com uma empresa na modalidade MEI, o qual organiza os demais *motoboys* para terceirizar os serviços por meio de formação de um grupo de WhatsApp no qual cadastra empresas menores que solicitam entregas e faz a seleção de profissionais *motoboys* para prestarem seus serviços dentro do grupo de WhatsApp. Este entrevistado relatou que cadastrou 60 entregadores em seu grupo e os administra como se fosse um sistema de cooperativa em que eles regulam as necessidades que vão surgindo entre os *motoboys* cadastrados e os pedidos dos clientes das empresas. Salieta-se que, após a empresa aderir a este grupo, ela passa a indicar o acesso do grupo aos seus consumidores.

Este empresário informou que no caso de danos ocorridos com as motocicletas durante a entrega bem como com os produtos transportados o mesmo analisa a culpa do *motoboy* que estava realizando aquele determinado percurso e apura sua culpa, se foi excesso de velocidade, ou alguma negligência de manutenção da motocicleta ou culpa exclusiva de terceiro.

Após a análise da culpa o empresário resolve se os demais companheiros poderão ou não ajudar a cobrir os danos causados ou suportados por aquele determinado *motoboy*. Relata ainda que existe poucas ocorrências tendo em vista sua seleção criteriosa quando da liberação de entrada no grupo por determinado *motoboy*.

Relatou ainda este empresário entrevistado que em um episódio o qual o motoqueiro colidiu na traseira de um veículo quando este freou bruscamente concluindo, assim, que não havia como o *motoboy* ter evitado e todos se reuniram e pagaram a franquia do seguro da motocicleta do colega e assim cobriu os danos causados pela colisão.

O pesquisador se dirigiu a duas hamburguerias e logo na primeira foi recebido pelo proprietário, oportunidade em que relatou do que se tratava e de pronto foi aceito a responder o questionário. Ressaltou que tem entregadores fixos, mas que não assina Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) de nenhum nem mesmo o impede de pegar demandas de outras empresas, mas como tem um fluxo de venda muito elevado, chegando após a pandemia a superar a quantidade de produtos que saem por *delivery* a quantidade vendida na loja. Informou ainda que já ocorreu de diversos *motoboys* pedirem para fazer ponto de espera na sua hamburgueria.

Relatou que em algumas ocasiões em que houve acidente ou extravio do produto a empresa mandou de imediato outro *motoboy* repor na casa do cliente e não cobrou do *motoboy* a perda do produto da primeira entrega. Relatou que nunca teve que indenizar quando da ocorrência de danos a terceiros realizados por *motoboy*, mas que já teve um *motoboy* que propôs uma causa trabalhista em face da empresa sendo esta lide conciliada e este *motoboy* já prestou serviço novamente pra empresa. Que sua empresa é registrada com LTDA e tem consciência que em caso de danos causados a terceiros, a responsabilidade civil recairia sobre a empresa.

Entrevistado o dono de outra hamburgueria a mesma não acrescentou muita informação da primeira, somente ressaltando que dava ajuda de custo diariamente entre R\$ 10,00 (dez reais) e R\$ 15,00 (quinze reais) a cada *motoboy* e que era registrada na junta comercial e receita federal como MEI.

Procurando diversificar da atividade de alimentos, o pesquisador se dirigiu a uma empresa de Autopeças, formalmente registrada como LTDA, quando foi

recebido pelo proprietário que se disponibilizou a responder o questionário solicitando que fossemos até o escritório interno. O pesquisador face a face passou a realizar as perguntas e escrever as respostas quando o empresário relatou possuir seis *motoboys* no setor de entregas sendo todos registrados com CTPS e com salário acrescido de 30% pelo risco da atividade periculosa. Que dispõe de sete motocicletas próprias da empresa sendo uma reserva para o caso de algum sinistro ou demanda de oficina ou revisão. Que os produtos antes de serem repassados aos entregadores são conferidos por dois outros empregados do setor de expedição, onde se confere produto e Nota Fiscal. Que nunca teve ocorrência de furto ou extravio, somente devolução. Que em caso de acidente sempre a empresa arcou com o prejuízo e quanto ao *motoboy* o mesmo recebe auxílio do INSS após o decimo quinto dia. Informou ainda que somente cobra ressarcimento do *motoboy* em caso de multa de trânsito. O empresário agradeceu pelas informações sobre a Lei municipal n. 2.193/2021 e iria confirmar com o seu contador sobre ela, visto procurar trabalhar totalmente regularizado.

Após esta entrevista na empresa de autopeças, o pesquisador visualizou uma motocicleta passando com materiais de construção numa espécie de reboque, inclusive com varas de canos expostas e se dirigiu à respectiva empresa. Nesta empresa de material de construção o proprietário aceitou fazer a entrevista, respondendo com tranquilidade as perguntas. Relatou possuir dois *motoboys* e duas motocicletas equipadas para sua característica de entrega, nas quais foi adicionado um reboque e ganchos laterais e superiores. Relatou que já foi penalizado por algumas multas de trânsitos devido infrações dos seus *motoboys* onde não cobrou e que jamais teve qualquer acidente com os mesmos que tivesse que indenizá-los. Os *motoboys* são registrados com CTPS na empresa, mas não recebem acréscimo, somente o salário e as verbas trabalhistas.

Identificando na cidade de Sobral haver motocicletas caracterizada com carrocinha de animais e com pinturas de cachorros, o pesquisador identificou tratar de clínica veterinária e se dirigiu para realizar a pesquisa com o dono. O entrevistado informou a existência de duas motocicletas caracterizadas e dois *motoboys* que realizaram curso específico MOPP. Os dois *motoboys* contratados pela empresa também receberam orientações de como tratar os animais, bem como ao selecionar os *motoboys* o entrevistado mencionou que apurou o grau de zelo e sentimento que o profissional tinha por animais.

Relatou o proprietário da clínica veterinária que é formalmente registrado como LTDA e no Conselho de Medicina Veterinária (CMV) e que em caso de danos ocorridos no transporte analisaria a culpa e as condições e não cobraria de imediato do funcionário *motoboy*. Que conhece a lei que regulamenta o serviço de motoboy/motofrete.

Perdurando a busca para diversificar os ramos de atividade comercial que vêm se utilizando das entregas por meio *delivery* na cidade de Sobral, o pesquisador se dirigiu a uma farmácia de Sobral e na ocasião fez abordagem ao proprietário. O mesmo se disponibilizou a responder o questionário relatando que a empresa é um LTDA e possui oito entregadores, sendo cinco com atuação durante o dia e três atuando no período noturno. Que seis são registrados com CTPS assinadas e dois que trabalham no período diurno, não têm frequência diária, só quando solicitado em caso de aumento da demanda. Tem conhecimento sobre suas obrigações de indenização em caso de danos ocorridos, mas que nunca teve que indenizar. Em caso de extravio do produto, analisa a culpa do entregador e minimiza a situação do *motoboy*. Não tem conhecimento da existência da Lei Municipal n. 2193/2021 que regulamenta o exercício do *motoboy*, mas agradeceu a informação.

Objetivando conhecer como são realizadas as entregas de compras pelos consumidores em sites, via a rede mundial de computadores, o pesquisador tomou conhecimento de uma transportadora de grande porte na cidade registrada como LTDA, e que dispõe do setor de entregas por *motoboy*. Transportadora esta, que recebe as mercadorias advindas de outras cidades e de outros Estados como São Paulo (SP) e se incumbem de fazer a entrega e distribuição em Sobral. Entrando em contato com esta empresa, o proprietário informou que após a pandemia intensificou o setor de entrega por meio das motocicletas e que os contrata de forma terceirizada, sem vínculo, sendo os mesmos contratados por uma empresa terceirizada que oferece os *motoboys*. Que são realizadas entregas rápidas e de produtos de pequeno porte dentro do entorno da cidade. Que a empresa se responsabiliza por extravio ou furto que somente uma vez ocorreu e neste caso a transportadora se responsabilizou. Que não conhece o teor da Lei Municipal 2.193/21 que regulamenta o serviço de *motoboy*.

O pesquisador se dirigiu ainda para entrevistar o dono de um estabelecimento que funciona como lanchonete, onde o mesmo mencionou que não tem qualquer registro da empresa, mas apenas mandou pintar o nome fantasia na fachada do

estabelecimento. Que as entregas dos produtos são realizadas por ele e pela esposa em motocicleta própria. Que disponibiliza o telefone WhatsApp na fachada da lanchonete e que as pessoas do bairro pedem por este meio. Em final de semana, dependendo da demanda, liga para um amigo que faz *delivery* para ajudar a fazer as entregas visto o aumento das vendas. Nunca aconteceu qualquer acidente durante as entregas. Não conhece nenhuma lei que regule as entregas por meio de motocicletas. O entrevistado mencionou que se o *motoboy* que é contratado nos finais de semana se acidentar a culpa será dele mesmo e acha que as responsabilidades de pagar os danos da motocicleta e do veículo de terceiro, é ele mesmo que resolverá. Não tem conhecimento que exista lei que vá obrigá-lo a pagar prejuízo quando o acidente ocorrer por outro *motoboy* contratado. Se o lanche não chegar ao cliente ele vai entregar outro com sua própria motocicleta e cobrará do *motoboy* que não fez a entrega.

Diante do exposto, se fez uma síntese dos dados coletados com base nas respostas dos entrevistados.

4.2 PROCESSAMENTO DOS DADOS

O processamento das informações com base nas respostas dos entrevistados está estruturado de modo a evidenciar o atingimento dos objetivos específicos.

4.2.1 Estratificação das empresas por tipo de contratação de *motoboys*

Aos empregadores foram perguntados se os *motoboys* são contratados diretamente ou por meio de uma empresa terceirizada. Dos dez empresários, oito responderam que contratam diretamente os profissionais e somente dois terceirizam o trabalho. No entanto o E5 informou que “a loja tem *motoboys* fixos, mas de acordo com a demanda faz uso de *motoboys* que estão em grupos de WhatsApp”.

4.2.2 Identificação das práticas das empresas com relação à contratação dos *motoboys*

Sobre o vínculo trabalhista entre *motoboys* e o contratante, cinco dos empregadores afirmaram que assinam a CTPS dos *motoboys* e dois destes

acrescentam 30% de periculosidade no pagamento final. Quatro empresários afirmaram que não possuem vínculo trabalhista, porém E5 informou que “não existe vínculo empregatício (CTPS). Mas é dada ajuda de custo mais o valor da taxa de entrega, respectiva, da viagem realizada”. Um empresário referiu que o contrato entre eles é “tipo cooperativa, sem vínculo” (E1).

Ao serem questionados se a empresa fornece a motocicleta ou ajuda de custo para o *motoboy*, dois empresários ressaltaram que não fornecem. Quatro deles oferecem somente a ajuda de custo e quatro ressaltam que oferecem:

E6: os dois

E7: motocicleta e manutenção da mesma, mais salário mais 30% de periculosidade

E8: motocicleta e manutenção da mesma

E9: motocicleta e ajuda de custo diária de R\$ 15,00 (quinze reais) para o combustível

4.2.3 Conhecimento dos empresários/gestores sobre a responsabilidade civil na contratação de *motoboys*

Para avaliar o nível de conhecimento dos empresários/gestores sobre a responsabilidade civil na contratação de *motoboys*, eles foram questionados, inicialmente, se em caso de extravio ou deterioramento do produto após já repassado ao *motoboy* quem arcaria com o prejuízo. Três dos empresários ressaltaram que a empresa se responsabiliza (E2, E3 e E10). E4 ressaltou que “o *motoboy* se responsabiliza”. Na compreensão de E6 e E8 “faz avaliação/apuração da culpa”. Os outros respondentes assim se pronunciaram:

E1: em cada caso é avaliado de quem é a culpa. Caso não exista culpa, a empresa arca dividindo com os demais empregados.

E5: na prática é difícil haver o ressarcimento por parte do *motoboy*, muitas vezes há o encerramento do vínculo da prestação de serviço. Há casos concretos em que ocorrem acidentes, assaltos ou atrasos por motivo de força maior, mas geralmente a empresa arca com os prejuízos

E9: é apurada a culpa do *motoboy* em cada caso

Os empregadores foram questionados se a empresa já havia sido processada para indenizar danos a terceiros por acidente ocorrido no procedimento de entrega do produto e todos foram unânimes em responder “não”. Contudo, alguns acrescentaram que:

E4: não, isento de acidentes

E5: não. Houve situação de demora na entrega, onde o cliente é ressarcido, porém, nunca foi ajuizado nenhuma ação no âmbito jurídico
 E7: não, mas muitos são segurados.
 E9: só causa trabalhista

Também foi perguntado aos empresários se, em caso de acidente de trânsito no percurso, como contratante, arcaria com os danos sofridos pelo *motoboy*. A resposta de E6, E8, E9 e E10 foi “sim”. Os demais, assim se posicionaram:

E1: mantém o sistema de cooperativa
 E2: só aconteceu uma vez e a empresa pagou
 E3: colaboração solidária de todos os trabalhadores recolhidas mensalmente (caixinha).
 E4: analisa a culpa e parceria
 E5: em danos de terceiro, a empresa pode ser processada. Porém, a motocicleta do *motoboy* é vista como um instrumento de trabalho do serviço contratado de terceiro, não sendo de responsabilidade da empresa. Por motivo de afinidade pessoal com o colaborador, pode haver um auxílio, ajuda de custo, situação que já aconteceu.
 E7: sim. Durante os 15 dias da Lei, em seguida 16º dia, é pelo INSS. Em caso de multa de trânsito, é de responsabilidade do *motoboy*.

Quando foi colocado para os empresários que no município de Sobral já existe a Lei n. 2.193/2021 que regulamenta o serviço de *motoboy/motofrete*, e lhes foi questionado se a empresa aplica os termos desta Lei, a resposta da maioria dos empresários foi que não tinham conhecimento. Somente E5 e E7 foram afirmativos e que era aplicada em suas empresas.

4.2.4 Perfil dos *motoboys* entrevistados

Verificou-se que seis dos *motoboys* entrevistados trabalham como *motoboy/motofrete* na cidade de Sobral de um a cinco anos. Apenas dois trabalham há mais de seis anos nesta profissão.

Ao verificar as respostas dos *motoboys*, é possível mencionar que coadunam com as respostas dos empresários no que se refere a estratificação das empresas por tipo de contratação. Aos *motoboys* foram perguntados se trabalham com CTPS registrada em empresa específica, é autônomo ou trabalha por aplicativo de entrega. Dos oito colaboradores, dois têm CTPS regularizada, dois por aplicativo, um tem a sua própria microempresa e três trabalham como autônomo.

No que diz respeito a motocicleta ser própria, alugada ou da empresa à qual prestam serviço, a maior parte dos trabalhadores tem o seu próprio veículo, apenas um deles que trabalha com a motocicleta da empresa.

Ao serem questionados sobre a sua própria regularização na profissão de *motoboy* nos termos da legislação, a metade afirmou que estão, os demais afirmaram que não estão regularizados. E sobre a regularização da motocicleta na forma requerida pelo Detran para o exercício da profissão, seis afirmaram que sim e dois afirmaram que não.

Em linhas gerais constatou-se que as motocicletas utilizadas pelos motoqueiros na atividade do *delivery* no município de Sobral se encontravam irregulares, sem certificação no órgão de trânsito e em desacordo como Lei Municipal n. 2.193/2021.

4.2.5 Conhecimento dos *motoboys* do seu papel como representantes da empresa para a qual fazem entrega

Observou-se não existir harmonia representativa entre os *motoboys* e as empresas contratantes quando não existe exclusividade por vínculo trabalhista entre eles, inclusive na relação quanto a proteção assecuratória. Questionados sobre o seguro para caso de acidentes pessoal, extravio ou avaria da mercadoria, três declararam não terem nenhum seguro, dois declaram terem seguro só da motocicleta e três afirmaram ter contratado seguro pessoal.

Foram questionados se em caso de extravio ou danificação do produto transportado a responsabilidade sobre o produto seria integralmente do profissional do transporte, e assim alguns se posicionaram:

- MB1: dividido pelo grupo
- MB2: não
- MB3: Não, a empresa apura a culpa e arca com o prejuízo
- MB4: sim
- MB5: sim
- MB6: Depende da empresa do produto, e outros analisam a culpa
- MB7: da empresa
- MB8: não

Quando questionados se o produto da entrega se danificar por causa de terceiros, e se ele (*motoboy*) tem que efetuar o pagamento à empresa do mesmo de

imediatamente e buscar ressarcimento por conta própria, nove responderam que “não”. Outros assim se manifestaram:

MB1: acontece muito com bolo (de aniversário), mas não pago

MB2: a empresa se responsabiliza

MB5: empresa repõe

MB6: informa o acidente no próprio aplicativo

MB7: empresa repõe

Sobre a perda de produto da entrega por assalto, se foi necessário o *motoboy* ressarcir ao contratante, todos os profissionais afirmaram que não foi necessário ressarcimento, ou não foram assaltados. No caso de MB8 que trabalha por aplicativo, assim se pronunciou:

MB8: Não. Em caso de assalto, é feita a informação para o aplicativo, que cancela a entrega do produto.

Observa-se que atualmente a situação laboral deste *motoboy* (MB8) tem sido objeto de discussão em demandas judiciais em todo país causando divergências entre Ministério Público do Trabalho (MPT), Tribunais Superiores, aplicativos de entrega e os próprios *motoboys*, conforme analisado por Oliveira (2022).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo geral deste trabalho foi analisar a responsabilidade civil na modalidade de entrega *delivery* por *motoboy*/motofretista das empresas formais e informais do município de Sobral (CE) em caso de acidentes, seja de trânsito ou outro evento danoso.

Por todo exposto na presente dissertação, conclui-se que o trabalho atingiu o objetivo esperado, uma vez que por meio da pesquisa realizada com os *motoboys*/motofretistas e os proprietários e gestores que os contratam, levou ao conhecimento desses a existência de obrigações que existem, sendo estas pautadas em contratações informais em que, muitas das vezes, ocorrem por meio somente verbal ou contratações formalizadas de modo escrito albergada por legislação trabalhista, as quais os *motoboys* tem, inclusive, sua CTPS registrada pelo contratante ou formalizada por meio de adesão às normas estabelecida em APPs – aplicativos de entrega.

Diante das respostas aos questionários propostos aos sujeitos da pesquisa apurou-se que a maioria dos *motoboys*/motofretes que atuam na cidade Sobral laboram sem vínculo trabalhista por meio de três modalidades:

- a) primeiro, os quais são cooptados por gestores que criam e organizam grupos de WhatsApp para intermediar a relação entre quem tem a mercadoria ou serviço para vender, o consumidor desses e, os *motoboys* que atuam na logística para fazer chegar entre um e o outro de maneira mais rápida e segura o bem da relação negociada quando o *motoboy* recebe valor pré-determinado por cada transporte realizado;
- b) segundo, por meio dos APPs de entrega que, sem intermediário, fazem a adesão por conta própria ao sistema online se sujeitando as regras estabelecidas nos aplicativos;
- c) terceiro, os “lobos solitários” que atuam por conta própria, e de forma autônoma, trabalham para empresas informais, estabelecendo a intermediação entre o ofertante do produto e/ou serviço e o consumidor;
- d) quarto, os que laboram submetidos a um único contratante de modo formal e com registro na CTPS submetido ao ônus e ônus da legislação pertinente.

Diante dos *motoboys* que aderem a laborar por uma ou demais dessas quatro modalidades se concluiu que a maioria destes trabalham de forma precária sem seguro pessoal, sem EPIs, com motocicletas velhas e sem conhecerem a legislação federal e do município de Sobral (CE), que regulamenta a profissão de *motoboy*/motofrete e assim resultando falta de conhecimento quanto às obrigações e responsabilidade civil que possam surgir diante de um evento danoso que venha a ocorrer no percurso de entrega.

Já com uma quantidade bem mais reduzida, encontrou-se *motoboys* que laboram na cidade de Sobral com vínculo trabalhista estabelecido, os quais são contratados diretamente por empresas formais. Todavia, apesar de serem conhecedores dos seus direitos trabalhistas, a maioria não dispõe de conhecimento quanto suas obrigações e responsabilidade civil em caso de um evento danoso que venha a ocorrer no momento da entrega, por culpa exclusiva do *motoboy*.

Quanto ao conhecimento dos proprietários e gestores das empresas entrevistadas sobre a responsabilidade civil advindo de um evento danoso em decorrência de uma entrega *delivery* por seus *motoboys*, observou-se que nas empresas que atuam formalmente registradas sob CNPJ, seus gestores têm conhecimento de suas responsabilidades civis em caso de acidente danoso, mas não esclarecem com precisão o tema aos seus motoqueiros diretamente subordinados.

Percebeu-se que os motoqueiros que são contratados diretamente por empresas formais laboram com maior prudência e com carga horária bem menor, relataram na pesquisa não haverem sofrido acidentes danosos nas entregas e não vislumbram mudar de profissão. Já os *motoboys* que laboram vinculados aos APPs de entrega, grupos de WhatsApp e os “lobos solitários”, concluiu-se pela pesquisa que realizam sua atividade em horários indeterminados, sofrendo mais acidentes danosos nos percursos das entregas, bem como realizam entregas para diversos tipos de empresa e a maioria estaria mostrando insatisfação com a profissão.

Contudo, acredita-se que a temática abordada nesta pesquisa seja o ponto inicial para mais estudos, uma vez que tanto o trabalho desenvolvido pelos *motoboys* necessita de formalização, pois a lei já existe para tal, quanto ainda é incipiente a responsabilidade civil dos envolvidos nas entregas por estes agentes de transporte e seus gestores.

Iniciada e concluída a pesquisa nesta busca, verificou-se ser incipiente a preocupação com esta inquietação tanto por parte dos *motoboys* como pelos empresários contratantes, visto que a normatização legal não se apresenta amplamente divulgada.

Na pesquisa em campo verificou-se que o próprio município só iniciou a regulamentação do *motoboy*/motofrete no ano de 2021, por meio da Lei n. 2.193/2021, indicando assim tardia observação bem como necessidade do poder público de dar respostas aos incidentes que certamente já estariam em andamento.

A pesquisa revelou que tanto os *motoboys* como os empresários não se encontram esclarecidos sobre as responsabilidades civis às quais estão obrigados em caso de acidente com efeitos danosos por ocasião da entrega na modalidade *delivery*. Isto revela existência de lacuna na literatura e campo de pesquisa para demais estudiosos acompanharem o constante crescimento do ramo *delivery* tanto em Sobral como em outras cidades, devendo este estudo ser aprimorado, por exemplo, por meio de uma pesquisa investigativa sobre situação ergonômica e satisfação do trabalho na atividade do *motoboy*.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. Uberização do trabalho: A subsunção real da viração. **Site Passapalavra/ Blog da Boitempo**. 2017. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 05 set. 2022.
- AMORAS, F. C.; SIMÕES, H. C. G. Q. Discussão normativa do serviço de mototáxi. **Revista do Direito Público**, Londrina, v. 11, n. 2, p.139-164, ago. 2016. DOI: 10.5433/1980-511X.2016v11n2p139. ISSN:1980-511X. Acesso em: 28 jul. 2022.
- ANDRADE, M. M. **Introdução à metodologia do trabalho científico**: elaboração de trabalhos na graduação. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- ANDRADE, M. V. **Condições de trabalho e precarização**: um estudo de caso com motofretistas da Grande Natal. 2021. 4 5f.: i l. Monografia (Graduação em Administração). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/35285>. Acesso em: 28 jul. 2022.
- ANJOS, A. B. **Crime de lesão corporal psíquica**: a equiparação do dano psicológico ao crime de lesão corporal nos casos de violência doméstica contra a mulher. 2020. Disponível em: <https://www.riuni.unisul.br/handle/12345/10234>. Acesso em: 10 mar. 2021.
- ARAÚJO JÚNIOR, F. M. **Doença Ocupacional e Acidente de Trabalho**: Análise Multidisciplinar. 2. ed. São Paulo: LTr, 2013.
- BEZERRA, L. **Precarização**: trabalhadores demitidos na pandemia se tornaram entregadores de apps. Brasil de fato, Seção Geral, São Paulo, 13 jul. 2020. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2020/07/13/precarizacao-trabalhadores-demitidos-na-pandemia-se-tornaram-entregadores-de-apps> Acesso em: 15 jul. 2022.
- BOBBIO, N. **A era dos direitos**. 13. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2016.
- BOGDAN, R. C.; BIKLEN, S. K. **Investigação qualitativa em educação**: uma introdução à teoria e aos métodos. Porto-Portugal: Porto Editora, 1994.
- BRASIL. Classificação Brasileira de Ocupações. Ministério Público do Trabalho. **5191 motociclista e ciclistas de entregas rápidas**. 2020. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf>. Acesso em: 23 ago. 2022.
- BRASIL. **Lei n.º 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 n.º 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/LEIS/L12009.htm>>. Acesso em: 28 mar. 2010.

BRASIL. **Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987compilada.htm>. Acesso em: 28 jun. 2021.

BRASIL. **Lei nº 8.213/91, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Ministério da Educação. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Congresso Nacional, 1988.

BRASIL. Ministério da Justiça. **Código Civil Brasileiro de 2002**. Disponível em
<<http://www.cmc.pr.gov.br/down/ccivil.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2021.

BRASIL. Ministério de Estado do Trabalho e Emprego. **Portaria n. 397, de 09 de outubro de 2009**. Aprova a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO/2002), para uso em todo território nacional e autoriza sua publicação. Brasília: DOU, 2009.

BRITTO, M. S. **Aspectos polêmicos da responsabilidade civil objetiva no novo código civil**. 2004. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/5159/alguns-aspectos-polemicos-da-responsabilidade-civil-objetiva-no-novo-codigo-civil>. Acesso em: 10 mar. 2021.

BULMER, M. *Sociological research methods*. London: Macmillan, 1977.

CASTRO, C. A. P. **Manual de Direito Previdenciário**. 16. ed. Rio de Janeiro, 2014.

CASTRO, T. M. **Comentários à Lei de Acidentes do Trabalho**. 13. ed. Rio de Janeiro: Aide, 2014.

CHURCHILL JR., G. A. **Marketing research: methodological foundation**. Orlando, FL: The Dryden Press, 1999.

COELHO, K. N.; BALDIN, M. F. S.; REGO, C.; HOOGERHEIDE, C. **A mitigação da responsabilidade objetiva no acidente de trabalho**. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Faculdade de Balsas. Disponível em:
https://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:mbii6Qg2bosJ:scholar.google.com/+%22Teoria+Da+Responsabilidade+Objetiva%22&hl=pt-BR&as_sdt=0,5&as_ylo=2017. Acesso em: 10 mar. 2021.

COMPARATO, K. **A Afirmação Histórica dos Direitos Humanos**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n.º 350, de 14 de junho de 2010. Institui curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte

de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 115, p. 88-90, 18 jun. 2010a.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n.º 356, de 02 de agosto de 2010. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 148, p. 59-61, 04 ago. 2010b.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução n.º 410, de 02 de agosto de 2012. Regulamenta os cursos especializados obrigatórios destinados a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 150, p. 46-47, 03 ago. 2012.

COOPER, S.; ENDACOTT, R. Generic qualitative research: a design for qualitative research in emergency care? **Emergency Medicine Journal**, v. 24, p. 816–819, 2007.

CORTEZ, S. M. V. **Como fazer análise qualitativa de dados**. In: BÊRNI, D. A.; FERNANDEZ, B. P. M. Métodos e técnicas de pesquisa: modelando as ciências empresariais. São Paulo: Saraiva, 2012.

COSTA, A. T. B. **Na correria**: a adesão de motoboys de Florianópolis ao MEI. 2019. Dissertação (mestrado). Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política, Florianópolis, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/214425#:~:text=A%20partir%20de%20entrevistas%20em,melhorias%20ao%20conjunto%20dos%20trabalhadores>. Acesso em: 28 jul. 2022.

DENZIN, N.; LINCOLN, Y. **Introduction**: the discipline and practice of qualitative research. In: The Sage handbook of qualitative research. 3. ed., Thousand Oaks: Sage, 2005.

DINIZ, M. H. **Curso de direito civil brasileiro**: responsabilidade civil. 26. ed., v 7. São Paulo: Saraiva, 2012.

FACHIN, O. **Fundamentos de metodologia**. São Paulo: Saraiva, 2001.

FLICK, U. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3. ed. Porto Alegre: Armed, 2009.

FOX EXPRESS. **Motoboy é uma profissão?** Conheça um pouco sobre essa história. 2018. Disponível em: <https://www.foxexpress.com.br/motoboy-e-uma-profissao/>. Acesso em: 15 jul. 2022.

FRAGA, P. A. **As lesões corporais e o Código Penal**. São Paulo: Livraria Freitas Bastos, 2016.

GARCIA, M. **Projeto de lei quer limitar velocidade de motoboys em Marabá.** Sexta-Feira, 19/11/2021. Disponível em: <https://dev.amp.dol.com.br/carajas/cidades/maraba/683425/projeto-de-lei-quer-limitar-velocidade-de-motoboys-em-maraba?d=1>. Acesso em: 28 jul. 2022.

GIBBS, G. **Analysing Qualitative Data.** Series: The SAGE Qualitative Research Kit. London: Sage, 2009.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

GODOY, A. S. **Estudo de caso qualitativo.** In: SILVA, A. B.; GODOI, C. K.; BANDEIRADE-MELLO, R. (orgs.). Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos. São Paulo: Saraiva, 2006.

GONÇALVES, C. R. **Responsabilidade Civil.** 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

HAIR JR. J. F. et al. **Fundamentos de Métodos de Pesquisa em Administração.** Porto Alegre: Bookman, 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados.** Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rn/natal.html> >. Acesso em: 28 jul. 2022.

KUZEL, A. J. **Sampling in qualitative inquiry.** In: CRABTREE, B. F; MILLER, W. L. (eds). Doing qualitative research. 2. ed. Thousand Oaks, California: Sage, 1999.

LEITE, F. T. **Metodologia científica:** Iniciação à pesquisa científica, métodos e técnicas de pesquisa, metodologia da pesquisa e do trabalho científicos (monografias, dissertações, teses e livros). Fortaleza: Universidade de Fortaleza, 2004.

LEMO, C. E. R. **Responsabilidade criminal dos praticantes de artes marciais.** Disponível em: < <http://www.buscalegis.ufsc.br/revistas/index.php/buscalegis/article/viewFile/4844/4414> >. Acesso em: 15 nov. 2020.

MAGALHÃES, L. G. **O reconhecimento da responsabilidade civil do empregador no acidente de trabalho causado por fato de terceiro: uma análise jurisprudencial do tribunal superior do trabalho.** 2020. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/prefix/14363/1/Lorena%20Magalhaes%2021551104.pdf>. Acesso em: 09 dez. 2020.

MAI, R. M. **A responsabilidade civil do empregador pelo acidente de trajeto.** 2017. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/166241>. Acesso em: 10 mar. 2021.

MARTINS, J.; BICUDO, M. A. V. **A pesquisa qualitativa em psicologia:** fundamentos e recursos básicos. São Paulo: Moraes, 1989.

MASCARENHAS, M. A. B. D. **O perfil socioeconômico e a profissionalização do motofretista como fatores do comportamento e segurança no trânsito urbano no município de Pelotas/RS**. Passo Fundo: UPF, 2017. Dissertação – Curso de Engenharia Civil e Ambiental. Disponível em: <http://tede.upf.br/jspui/bitstream/tede/1361/2/2017MariaAngelicaDavilaMascarenhas.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2022.

MASSIGNAM, J. **Tragédia de Brumadinho: o dano ambiental e a responsabilidade civil do Estado e da Empresa Vale**. 2019. Disponível em: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:OsHfp637P_cJ:https://repositorio.ucs.br/xmlui/handle/11338/6284+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br. Acesso em: 28 jul. 2022.

MATTOS, R. M. **Responsabilidade civil do empregador no acidente de trabalho**. 2016. 38f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação). Centro Universitário São Lucas, Porto Velho, 2016. Disponível em: http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:iNadk_7NyyAJ:scholar.google.com/+%22Responsabilidade+civil+do+empregador+no+acidente+de+trabalho%22&hl=pt-BR&as_sdt=0,5. Acesso em: 28 jul. 2022.

MAYAN, J. M. **Una Introducción a los métodos cualitativos: Un módulo de Entrenamiento para estudiantes y profesionales**. Quality Press. Internacional Institute for Qualitative Methodology, 2001.

MENDES, K. D. S.; SILVEIRA, R. C. C. P.; GALVAO, C. M. Revisão integrativa: método de pesquisa para a incorporação de evidências na saúde e na enfermagem. **Texto contexto - enferm.**, Florianópolis, v. 17, n. 4, p. 758-764, dez. 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-07072008000400018&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 6 mar. 2021.

MERRIAM, S. B. **Qualitative research: A guide to design and implementation**. San Francisco, CA: Jossey-Bass, 2009.

MILES, M. B; HUBERMAN A. M. **Qualitative data analysis: a sourcebook of new methods**. Berverley Hills, California: Sage, 1994.

MOTOBOYS: **Vida loca**. Direção de Caio Ortiz. São Paulo: Prodigio, 2007.
OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, S. L. **Tratado de metodologia científica**. São Paulo: Pioneira, 2012.

OLIVEIRA, V. L. R. **O trabalho dos motoboys no processo de produção e reprodução social no município de João Pessoa (PB): revelando uma expressão da questão social**. 2022. Tese de Doutorado (Serviço Social) Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/48250>. Acesso em: 03 set. 2022.

PERCY, W. H.; KOSTERE, K.; KOSTERE, S. Generic qualitative research in psychology. **The Qualitative Report**, v. 20, n. 2, p. 76, 2015.

PIMENTEL, K. C. **Da Responsabilidade Civil: Breve evolução História da Responsabilidade Civil**. 2016. Disponível em: <https://dellakat.jusbrasil.com.br/artigos/298519854/da-responsabilidade-civil>. Acesso em: 18 mar. 2021.

REVISTA VAREJO S.A. **Entregas na Velocidade de um Clique**. 2017. Ano 43. Edição 529. Disponível em: <http://revistavarejosa.com.br/entregas-na-velocidade-de-um-clique/>. Acesso em: 5 ago. 2022.

RIBEIRO, E. A. A perspectiva da entrevista na investigação qualitativa. **Revista Evidência**, v. 4, n. 4, 2012.

ROSENVALD, N. **As Funções da Responsabilidade Civil: A Reparação e a Pena Civil**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

SANTOS, F. M. T.; GRECA, I. M. Metodologias de pesquisa no ensino de ciências na América Latina: como pesquisamos na década de 2000. **Revista Ciência & Educação (Bauru)**, v. 19, n. 1, p. 15-33, 2013.

SCOTTI, F. **“Ricardo, voa!”: a dor e a delícia de ser motoboy na Grande Florianópolis**, 2019. Monografia. Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Curso de Ciências Sociais. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/200497>. Acesso em: 28 jul. 2022.

SERVA, F. M.; DIAS, J. A. Responsabilidade social nas instituições de ensino superior: entre o biopoder e a biopolítica. **Revista Argumentum – RA**, eISSN 2359-6889, Marília/SP, v. 17, p. 413-433, Jan.-Dez. 2016. Disponível em: <http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/319/64>. Acesso em: 10 mar. 2021.

SILVA, G. C. **Acidente do Trabalho: Uma Abordagem Panorâmica dos seus reflexos nas relações jurídicas previdenciária, trabalhista e cível**. 2017. Disponível em: http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:fyU2iOUWbAwJ:scholar.google.com/+%22Teoria+do+Risco+Profissional%22&hl=pt-BR&as_sdt=0,5&as_ylo=2017. Acesso em: 10 mar. 2021.

SILVA, M. I. M. Tribunal de Justiça do Ceará (TJ-CE). **Apelação Cível – Itapipoca**. Disponível em: <https://tj-ce.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1554880740/apelacao-civel-ac-511278820218060101-itapipoca/inteiro-teor-1554880741>. Acesso em: 28 jul. 2022.

SOUSA, S. M.; LOPES, J. M. R.; BARROSO, A. C. Responsabilidade civil das construtoras em caso de entrega das chaves do imóvel depois do prazo estabelecido no contrato de promessa de compra e venda. **Journal of Social Sciences, Humanities and Research in Education**, v. 3, n. 1, p. 56-63, 30 jun. 2020.

SOUSA, S. M.; LOPES, J. M. R.; RODRIGUES, S. E. The civil responsibility of construction companies in the case of delivering the keys of an immobile after the established period of a buy and sale promise contract. **JOSSHE: Journal of Social Sciences, Humanities and Research in Education**. v. 3, n. 1, p. 56-63, Jan/Jun, 2020. DOI <http://dx.doi.org/10.46866/josshe.2020.v3.n1.73>. Acesso em: 28 jul. 2022.

SOUZA, D. O. As dimensões da precarização do trabalho em face da pandemia de Covid-19. **Trabalho, Educação e Saúde**, v. 19, 2021.

SOUZA, M. T.; SILVA, M. D.; CARVALHO, R. Revisão integrativa: o que é e como fazer? **Rev. Einstein**. 2010; v. 8, n. 1, p.102-6, 2010. Disponível em: https://journal.einstein.br/wp-content/uploads/articles_xml/1679-4508-eins-S1679-45082010000100102/1679-4508-eins-S1679-45082010000100102-pt.x74978.pdf. Acesso em: 01 abr. 2021.

VENOSA, S. S. **Direito civil: obrigações e responsabilidade civil**. 18. ed. São Paulo: Atlas, 2018.

VERGARA, S. C. **Método de pesquisa em Administração**. São Paulo: Atlas, 2009.

WILDEMUTH, B. M. Post-positivist research: two examples of methodological pluralism. **Library Quarterly**, v. 63, n. 4, p. 450-468, oct., 1993.

YIN, R. K. **Estudo de Caso: planejamento e métodos**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2016.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA AO MOTOBOY/MOTOFRETISTA

1 - Há quanto tempo você trabalha como *motoboy*/motofrete na cidade de Sobral? Trabalhou antes em outra cidade?

2 - Você trabalha com CTPS registrada em empresa específica, é autônomo ou trabalha por aplicativo de entrega?

3 - Você utiliza motocicleta () própria () alugada () empresa

4 - Você se encontra regularizado na profissão de *motoboy* nos termos da legislação () sim () não

5 - A motocicleta a qual você utiliza se encontra regularizada na forma requerida pelo Detran para o exercício da profissão?

6 - Você tem seguro para caso de acidentes pessoal, extravio ou avaria da mercadoria?

7 - Você já fez entrega de Gás ou algum tipo de produto especial? Fez curso específico para este tipo de transporte?

8 - Em caso de extravio ou danificação do produto transportado a responsabilidade sobre o produto é integralmente sua?

9- Se o produto da entrega se danificar por causa de terceiros você tem que efetuar o pagamento a empresa do mesmo de imediato e buscar ressarcimento por conta própria?

10- Você já perdeu o produto da entrega por assalto? Teve que ressarcir ao seu contratante?

11- Você teve algum colega que perdeu o produto por assalto e sabe como o contratante dele se posicionou?

APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA AO EMPRESÁRIO TOMADOR DO SERVIÇO DO *MOTOBOY*.

- 1- Quantos *motoboys* trabalham para sua empresa?
- 2- Os *motoboys* são contratados diretamente ou por meio de uma empresa terceirizada?
- 3- Existe vínculo trabalhista entre *motoboys* e o contratante? É feito registro na CTPS?
- 4- A empresa fornece a motocicleta ou ajuda de custos para o *motoboy*?
- 5- A empresa se encontra registrada na Junta Comercial como sociedade unipessoal, limitada ou não possui registro?
- 6- Você conhece a Lei 12.009/2009 que regulamento o serviço de *motoboy* /motofrete?
- 7- Você sabia que no serviço continuado o empresário é responsável solidariamente por danos civis advindo do descumprimento da norma?
- 8- Em caso de extravio ou deterioramento do produto após já repassado ao *motoboy* quem arcará com o prejuízo?
- 9- A empresa já foi processada pra indenizar danos a terceiros por acidente ocorrido no procedimento de entrega do produto?
- 10- Em caso de acidente de trânsito no percurso você como contratante arcaria com os danos sofridos pelo *motoboy*?
- 11- Conhece e/ou aplica a Lei Municipal de Sobral n. 2.193/2021 que regulamenta o serviço de transporte público do município de Sobral bem como o de *motoboy*-motofrete?