



FACULDADE UNIDA DE CAMPINAS – FacUNICAMPs
 Recredenciada pela Portaria MEC nº262 de 18/04/2016

O ESTUDO DA LOGÍSTICA DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS NA CIDADE DE GOIÂNIA

THE STUDY OF THE LOGISTICS OF DELIVERS BY APPLICATIONS IN THE CITY OF GOIÂNIA

SILVA, Guilherme Oliveira¹; GUIMARÃES, Marcos Vinícios²; BEZERRA, Vânia Souza³;
 COSTA, Rhynaldo Ribeiro da ⁴

RESUMO

O presente trabalho por meio do referencial teórico e pesquisa de campo teve como objetivo mostrar a estruturação da logística, os riscos e a precarização em decorrência do ofício por meio do transporte rodoviário (moto), pois com o avanço da tecnologia se tornou cada vez mais fácil realizar pedidos de refeições via aplicativo, o que proporcionou o aumento no ramo de entregadores, sendo possível identificar como é a logística desses trabalhadores através da cadeia logística. Com a abordagem mais quantitativa buscou-se identificar o público alvo do estudo, e por meio desta identificação foi elaborado um questionário com 12 perguntas que serviu como base para análise da pesquisa baseada nos dados dos 104 respondentes. Mediante ao estudo em pesquisas bibliográficas e artigos científicos chegou-se ao tema principal do trabalho. Deste modo, observou-se que a logística é bem estruturada e os processos funcionam de ponta a ponta com toda eficiência. Mas em relação a estrutura física e trabalhista para os entregadores de aplicativos, ainda há o que ser melhorado para os profissionais.

Palavras-chave: logística; cadeia logística; precarização; entregadores de aplicativos

ABSTRACT

The present work, through the theoretical framework and field research, aimed to show the structure of logistics, the risks and precariousness resulting from the trade, as with the advancement of technology it has become increasingly easier to order meals via the application, which provided an increase in the field of couriers, making it possible to identify the logistics of these workers through the logistics chain. With a more qualitative approach, we sought to identify the target audience of the study, and through this identification a questionnaire with 12 questions was created, which served as the basis for the analysis of the research based on data from 104 respondents. Through the study in bibliographic research and scientific articles, the main theme of the work was reached. Thus, it was observed that the logistics are well structured and the processes work end-to-end efficiently. But regarding the physical and labor structure for application delivery people, there is still room for improvement for professionals.

Keywords: logistics; logistic chain; precariousness; application deliverers

¹Guilherme Oliveira da Silva---Administração---guioliverlife96@gmail.com

²Marcos Vinícios Guimarães---Administração---marcosguimaraes22@hotmail.com

³Vânia Souza Bezerra---Administração---vaninhabezerra35@gmail.com

⁴Professor Especialista da FacUnicamps e Orientador do TCC do Curso de Administração

1. INTRODUÇÃO

A logística é o meio utilizado junto a outros métodos para promover um serviço ou produto de qualidade, com o crescimento da tecnologia, esse modelo se tornou ainda mais social, esse tipo de modal tem crescido com frequência no Brasil e tem mostrado o seu valor para o consumidor, proporcionando flexibilidade, agilidade e eficácia nas entregas dos produtos e prestação de serviços. Esse tipo de modalidade de logística tem mostrado o seu valor perante a sociedade, trabalhando juntamente com o sistema *Just in time*, onde é possível ter o produto ou serviço no tempo certo. A logística é definida por muitos conceitos tendo como significado,

Logística significa contabilidade e organização e é um termo de origem grega. Logística também vem do francês (*logistique*), que significa uma arte que trata do planejamento e realização de vários projetos, muito utilizado durante as guerras. Logística também é utilizada como parte da álgebra e lógica matemática. (Significados.com.br).

Ao analisar esse conceito, vê-se que o significado da palavra logística, sem uma análise adequada do assunto, já mostra que tem um significado amplo desde o seu surgimento durante as guerras, com a forma estratégica de se mover com maior agilidade, na armazenagem dos recursos até a operação.

Existem dois modelos de trabalho utilizados como meio de locomoção, através da motocicleta, sendo ela o transporte por entregadores de aplicativos e mototaxistas (MIZIARA, MIZIARA, ROCHA, 2014). Atualmente muitas pessoas utilizam a moto como ferramenta de transporte e uma das maneiras mais encontradas é o uso da moto para realização da logística na entrega de produtos, pois ela traz maior agilidade devido à facilidade que ela proporciona em meio ao trânsito, trazendo praticidade para o cliente, como também, a rapidez de entrega, ou seja, são diversos os fatores que contribuem nesse transporte, tornando assim o transporte mais eficaz nas entregas por *delivery*.

Há uma precarização do ofício de entregadores por aplicativos, muitos dos usuários utilizam esse meio como base de fonte de renda alternativa ou até mesmo para fonte de renda permanente devido à falta de emprego, muitos trabalham como forma de MEI, onde eles se responsabilizam pelos gastos ou transtornos causados durante o período trabalhado, conforme Alves (2011), Casulo *et al.* (2018) e Castro e Casulo (2020). Diante disso observa-se que a categoria passa por uma precarização ligada diretamente ao trabalho desenvolvido, é o impacto que gera devido ao controle do sistema produtivo, o que pode levar muitos à consequências relacionadas à saúde física e mental, até mesmo a morte.

A pandemia da COVID-19, que se iniciou em 2020, trouxe consigo alguns riscos à saúde e a vida dos entregadores, mesmo diante desse cenário, a logística por entregadores *delivery* teve aumento, tanto no número de entregadores (parceiros) como também atraiu um público novo; com o fechamento de restaurantes e bares ocorreu crescimento no número de pedidos *delivery* o que trouxe exposição dos entregadores ao vírus (BEZERRA, 2021).

Diante disso, pode-se observar o aumento dessa categoria, ao analisar o cenário chega-se à pergunta: *Quais os desafios da logística da profissão por entregadores de aplicativos na cidade de Goiânia?* Sendo assim, o presente estudo tem como objetivo geral: Analisar a estrutura da logística dos entregadores, os riscos e a precarização em decorrência do ofício. O que gerou os seguintes objetivos específicos: levantar dados do trabalho dos entregadores por aplicativo em tempos de pandemia; 1) estudar a logística dos aplicativos de entrega no referencial teórico disponível; e descrever os desafios da logística dos entregadores por aplicativos de Goiânia.

Com o avanço da tecnologia e facilidade de deslocamento, o *delivery* vem crescendo, o que proporciona aos entregadores terem esse trabalho como complemento de renda ou como única forma de ganho (BEZERRA, 2021). Deste modo será realizada uma pesquisa na cidade de Goiânia, em que o estudo tem como justificativa estudar a logística dos entregadores em seu dia a dia de trabalho, e identificar como é o processo realizado dentro da cadeia de suprimentos, e assim trazer a realidade de trabalho nesse ramo. Além disso, trazer à tona as dificuldades enfrentadas por esses colaboradores, onde eles não têm um piso ou teto salarial e colocam suas vidas em risco todos os dias para que possa ter o pão de cada dia na mesa, será mostrado a realidade desses operadores logísticos que não são reconhecidos pelas plataformas que trabalham, tendo como desvantagem principal da profissão, a falta de benefícios.

O estudo poderá também, contribuir com novos estudos acadêmicos para a ciência, podendo ser utilizado como ferramenta de apoio no desenvolvimento de artigos e trabalhos científicos. Sendo possível mostrar a realidade dessa categoria no meio social, e conscientizar tanto a classe, quanto aos leitores.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Conceito de logística

A logística pode ser apontada como um elemento-chave para os negócios, tendo como uma de suas funções, a disponibilização de recursos necessários para a entrega de um produto ou serviço de qualidade com menor tempo necessário. Sendo o objetivo principal reduzir o tempo e custos de entrega utilizando as melhores maneiras para chegada do produto e serviço até o consumidor final (BALLOU, 2010).

Pode ser utilizado por diversas categorias, podendo ser definida como o processo de gerenciamento de produtos e serviços, da informação ligada entre clientes e fornecedores, levando em consideração a movimentação dessa logística a qualquer lugar que esteja e nas melhores condições (MOURA, 2006).

De acordo com Ballou (2006), a origem da logística se deu nos tempos dos militares, onde naquele período houve a necessidade de estudar a melhor forma de movimentação para o abastecimento das tropas, como a água, medicamentos e outros recursos utilizados naquela época.

Na organização é necessário ter uma ligação entre todas as áreas, em principal, marketing, produção e financeiro, segundo Costa (2010, p. 10), “a logística pode ser considerada como uma forma de equilíbrio entre outros meios empresariais, todas com o mesmo objetivo, a maximização dos lucros”.

Conforme Moura 2006, a logística possui como ponto principal a satisfação do cliente, seja ele o consumidor final ou o intermediário entre o percurso ocorrido, tendo como foco garantir a alegria do cliente através do produto ou serviço, com maior agilidade e menores custos.

A tecnologia vem se atualizando no mercado constantemente e com esse crescimento é possível identificar que a logística vem acompanhando, segundo Nazário (2000 apud VIANA, 2002). Os clientes conseguem realizar seus próprios pedidos, verificar o *status* da solicitação, disponibilidade do estoque, quando será entregue; e com isso os gestores conseguem enxergar que com a informação é possível reduzir a necessidade do cliente; fazendo com que as ferramentas tecnológicas aumentem a flexibilidade do negócio.

Os processos gerenciais precisam de uma ligação entre todos os setores, um dos pontos trazidos por Moura (2006), é que a logística pode ser considerada como um fio condutor onde liga todas as informações, sincronização e integração dos processos, o que faz com que a organização tenha processos rápidos e com pouco custo, proporcionando melhoramento e agilidade nos processos.

2.2 Plataformas digitais

Segundo Significados (2021) “*Delivery* é a palavra em inglês, que tem por significado entrega, distribuição ou remessa. Basicamente, *delivery* compreende o transporte e a entrega de cartas e outros bens.”

Na prática, o *delivery* é contratado pelo usuário da plataforma, onde ele escolhe a empresa que irá lhe fornecer o produto e a entrega do mesmo é feita por um entregador parceiro desta mesma plataforma. O cliente tem a comodidade de escolher o seu restaurante favorito, bem como, conhecer novos, sem a necessidade de se deslocar ao local ou correr eventuais riscos decorrentes do trajeto percorrido (DA SILVA, 2021).

Muitas empresas acabam errando no momento da entrega de seus produtos ou serviços, o que acarretam em reclamações rotineiras e falta de clientes, com isso é possível observar que um fato comum ocorrente é o atraso nas entregas, para que seja possível diminuir esse fator é necessário que seja realizado um bom gerenciamento dos pedidos, bem como a exigência no momento do cadastro, dessa forma será possível entregar ao cliente um serviço de qualidade sem quaisquer danos. BOWERSOX (2014).

Os apps caíram no gosto popular e as lojas oficiais registram milhares de *downloads*, principalmente nos principais aplicativos do mercado. As plataformas estão disponíveis nos celulares Android e (IOS) e entregam variados tipos de comidas e até pedidos personalizados (PEREZ, 2020).

2.3 Uberização do trabalho

A uberização do trabalho, que tem como definição devido às novas formas de trabalho, organização, controle, que se intitula como tendência mundial de trabalho. O nome “uberização” é uma derivação do acontecimento coletivo que se tornou amplamente visível com a chegada da empresa UBER no mercado brasileiro. O conceito uberização, está relacionado aos novos métodos relacionados com a chegada desta nova companhia, e que perfazem em novos formatos de gestão e estruturação do trabalho (ABÍLIO, 2020).

Ainda conforme Abílio (2020, p. 112), o conceito de uberização está ligado à informalização do trabalho, por meio de um movimento que refletiu em alterações valorativas na relação com o significado de trabalho. De forma relevante, este conceito tem influência na reorientação das vinculações do trabalho, pois, compreende como um avanço no cenário de abrandamento ou eliminação de leis e normas do trabalho.

Na atualidade, com o surgimento de novas tecnologias, a precarização do trabalho se intensificou e cresceu com o surgimento de uma diversidade de empresas que se consolidaram através da modalidade de *delivery*, por meio das plataformas digitais (BRAGA, 2020, p.11).

Deste modo, conforme Braga (2020, p. 12),

Neste novo mercado de trabalho, definido pela uberização, o trabalhador, sem qualquer respaldo legal, é responsável pelo instrumento de trabalho e está à mercê da distribuição da demanda e de valores conforme determinação destas empresas. A partir disto, torna-se relevante entender o contexto de trabalho destes entregadores, que são colaboradores de organizações que não os veem como funcionários, mas sim como autônomos que utilizam apenas da tecnologia disponibilizada nos aplicativos.

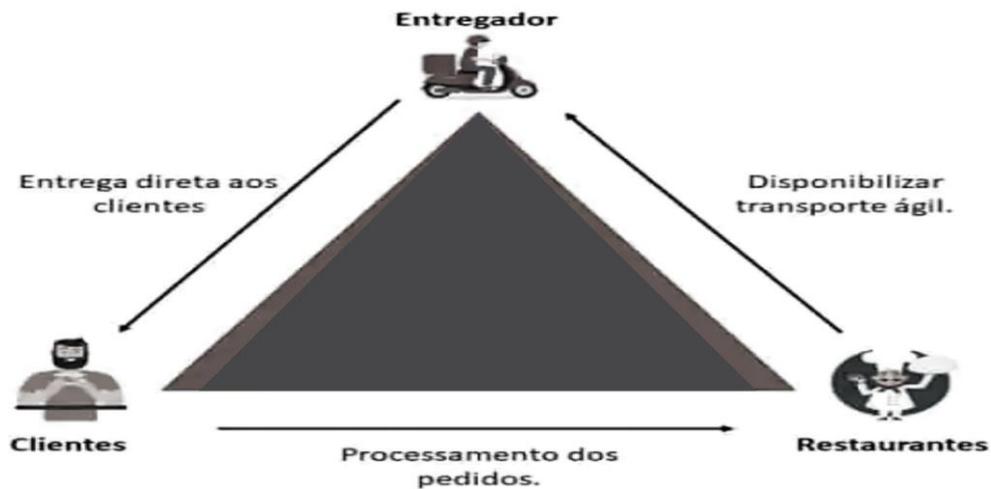
2.4 Estrutura da cadeia logística

O gerenciamento da cadeia de suprimentos engloba diversas atividades de gestão, dentre elas estão o planejamento, estruturação e coordenação e que são extremamente relevantes no funcionamento das companhias. Em algumas empresas essas atividades estão ligadas às decisões estratégicas e que impactam no diferencial competitivo frente aos concorrentes. Conforme a compreensão de Silva e Braga (2017, p. 112),

A gestão da cadeia de suprimentos tem se apresentado como uma importante estratégia organizacional para a obtenção de vantagens competitivas, seu objetivo é integrar as áreas funcionais das organizações buscando a redução de custos, criação de valor para os clientes e conseqüentemente, vantagem competitiva frente ao mercado.

Segundo Bowersox (2013, p.5) A logística dentro da cadeia é responsável pela criação de valor ao produto, pois através dela é realizado todo o gerenciamento de pedidos, quantidade de estoque, redes de suprimentos, rotas a serem traçadas desde a matéria prima até a entrega final ao cliente, matérias necessários para embalagens de produtos, tempo gasto em cada entrega, através dessa operação é possível transportar com qualidade.

Figura 1: Estrutura da cadeia logística de entregadores por app delivery



Autor: Butta (2020), adaptado.

Para Ballou (2007), a gestão da cadeia de suprimentos se resume em reiteradas vezes de um estágio para que se chegue ao artigo final, visando a agregação de valor para o usuário terminal. Basicamente a função da cadeia de suprimento é manter a continuidade do ciclo.

Neste mesmo sentido, Ballou (2007, p. 33) conceitua que,

A logística trata da criação de valor – valor para os clientes e fornecedores da empresa, e valor para todos aqueles que têm nela interesses diretos. O valor da logística é manifestado primariamente, em termos de tempo e lugar. Produtos e serviços não têm valor a menos que estejam em poder dos clientes quando (tempo) e onde (lugar) eles pretendem consumi-los.

Para Novaes (2007), o *Supply Chain* está relacionado a associação dos processos industriais e comerciais, seguindo em ordem inversa, pois parte do usuário final, seguindo até os fornecedores iniciais, de forma que agregue valor para o cliente através de mercadorias, atividades e elementos.

2.5 Transporte

Para (BALLOU, 2006), a cadeia logística é um agrupamento de tarefas operacionais que envolve todas as áreas da logística, tarefas estas que são repetidas dentro de um ciclo de transformação de produtos com o objetivo de chegar ao cliente final. Onde o transporte é a parte responsável por garantir a entrega do produto final ao consumidor.

A infraestrutura de transporte de uma nação influencia diretamente os custos e a eficiência do transporte. Condições precárias elevam os custos limitam a extensão do mercado de uma organização, ou seja, a organização eleva seu custo para alcançar maior abrangência de entregas, ou se restringe a entregas de pequenas distâncias mantendo o custo baixo. (BULLER, apud ROCHA; GONÇALVES; SILVA, 2012. p. 32).

Gomes (2004) ressalta que para que seja realizada uma boa entrega de produto e serviço é necessário que seja analisado diversos fatores que implicam diretamente na entrega, como, tamanho, densidade, riscos de transporte, tempo de entrega e garantia, para que seja possível evitar esses danos é necessário a elaboração de um plano de entrega onde será mapeado todos os prós e contras para uma boa gestão de entrega.

Segundo Silveira (2002, p. 80) “Uma empresa de transporte quando adota a visão logística visa eliminar os desperdícios, as gorduras e principalmente em relação a melhores rotas e menor tempo de percurso”.

Ainda conforme Silveira (2002), o transporte precisa andar junto à tecnologia da informação, pois existem alguns sistemas de melhoria que ajudam na agilidade operacional da organização, por exemplo: GPS, sistema ativo de telecomunicação, entre outros; essa gestão possibilita que o cliente tenha informação do seu produto, e para empresa traz uma maior confiança na gestão dos seus negócios.

2.5.1 O moto *delivery*

A motocicleta possui maior agilidade de locomoção, segundo o Estadão (2019), esse tipo de transporte é muito utilizado devido seu baixo custo e fluidez no trânsito, principalmente em cidades com maiores congestionamentos, onde mostrou o crescimento desse meio de locomoção.

O transporte de cargas em moto deve ser observado com muito cuidado devido ao peso adquirido na locomoção, segundo o *site* Trucão (2020), o motociclista não pode ultrapassar do peso informado através do modelo da moto, pois isso pode gerar danos e até comprometimento nos freios, o que poderá ocasionar quedas ou sérios problemas, além disso, existem alguns meios de ajuda para questões de pesos de carga utilizada em moto, como as regulamentações oferecidas pelo Contran.

A logística mais utilizada para entregas por meio do *delivery*, é a logística de moto, onde o restaurante precisa ter um cadastro no aplicativo de entrega, e como intermediário tem um entregador para recebimento e entrega desses pedidos, para isso é realizado o mapeamento dos processos, desde o preparo do prato solicitado, até a entrega final do produto (CONSUMER, 2021).

No transporte utilizado para entregadores é levado em conta a distância do trajeto que será percorrido, onde será definido uma rota do local de saída, até a entrega do produto, dessa forma, os restaurantes utilizam a quilometragem para estipular o valor do *delivery*. (MAPLINK, 2019).

2.6 Gestão de entregas: como administrar custos e ganhos (Aplicativos delivery)

Conforme (EXAME, apud REIS, MEIRELES, 2019, p.194) “os maiores aplicativos de entrega fazem a gestão de entregas através de dois principais sistemas, que são os operadores logísticos (OL) e nuvens, as plataformas possuem facilidade na hora do cadastro e traz muita flexibilidade para seus colaboradores fazerem o horário de trabalho, para se tornar um parceiro, ou seja, entregador, é preciso apenas ser maior de idade e ter um veículo (carro, moto, bicicleta), e por último fazer um cadastro *online* na plataforma.”

Segundo blog Motorista Elite (2020), existem duas categorias para que os entregadores possam iniciar, sendo eles o OL e a nuvem. O OL oferece alguns benefícios, como aprovação mais rápida no cadastro, blusa e maquininha para cartão de crédito e débito, já na nuvem, o entregador precisa aguardar a aprovação do cadastro, o que nem sempre é rápido, obtendo retorno positivo, ele pode começar a trabalhar, basta apenas se posicionar em um local e buscar por pedidos.

Os entregadores que se submeterem a esse tipo de atividade, vão ter alguns desembolsos para participar da plataforma, tais custos como: combustível; seguro e manutenção do veículo; custo com celular e pacotes de internet; custo com bolsa térmica para guardar alimento; cumprir com os pedidos emitidos pela plataforma; cumprir com uma média de pedidos para manter-se na plataforma; estar constantemente conectado na plataforma, sob o risco de ser penalizado com o desligamento, sem contar, tem que trabalhar muito para garantir sua remuneração (REIS; MEIRELES, p. 194).

Para os entregadores não existe uma média exata para a quantidade de horas a serem trabalhadas, pois ela é feita através do tempo trabalhado, através deste período é definido a quantidade que será recebida durante o horário, dessa forma, é necessário para a sobrevivência

dessa categoria, que todo trabalhador tenha algum meio para controle de gastos e custos, para que seja possível medir seus ganhos e custos (ABÍLIO, 2020).

2.7 Vantagens e desvantagens

Com o uso contínuo desse meio de trabalho, identificou-se que existem alguns prós e contras dessa profissão, para os entregadores, eles visam alguns benefícios diferentes do que é oferecido via trabalho CLT, porém, também existem algumas dificuldades enfrentadas pela categoria. A grande parte de trabalhadores não possuem proteção social, como 13º salário, previdência, FGTS, férias (KRAMER, 2017).

Conforme Braga (2020), para os consumidores existe um meio de avaliação dado pelo aplicativo, onde nem sempre se torna um ponto positivo aos entregadores, pois quando ocorrem atrasos na entrega, devido algum erro no cálculo de rota do aplicativo ou por parte do restaurante, o entregador acaba sendo mal avaliado pelo consumidor, através do acúmulo de pontuações negativas, ele poderá ser banido da plataforma, sem direitos de contestação e não podendo retornar a esse meio de trabalho.

Em um *site* de notícias chamado Gocarreira 2020, eles realizam algumas comparações de prós e contras, onde foi exposto que os aplicativos não arcam com os custos, seja para o investimento de um novo veículo ou até mesmo a manutenção do equipamento utilizado, dessa forma, pode-se observar que os próprios entregadores realizam a gestão dos seus equipamentos.

Para os entregadores, eles possuem como ponto positivo a flexibilidade do trabalho, onde tem a possibilidade de fazer a sua carga horária sem necessidade de cumprir com horário diário, conforme CLT, dessa forma, possuem maior liberdade para realizarem demandas de outros aplicativos conforme sua necessidade (BAGA, 2020).

Esse meio de trabalho também possui como vantagens, a facilidade de cadastramento nos aplicativos, onde é necessário ter a idade mínima exigida pela plataforma e o meio de transporte que será utilizado, para a realização do cadastro *online* na plataforma (MEIRELES, REIS, p. 194).

Um ponto negativo a ser observado pelos entregadores é a entrada em um trabalho onde não terá garantia dos seus ganhos, nem a carga horária a ser cumprida, pois esse trabalho é realizado devido à quantidade de entregas feitas durante o dia, sem necessariamente ter base de horário de trabalho definido (ABÍLIO, 2020).

Quadro resumo:

Aplicativos <i>delivery</i>	
Vantagens	Desvantagens
Flexibilidade de horário;	Proteção social (13º salário, previdência, FGTS e férias);
Facilidade de cadastro no aplicativo	Acúmulo de avaliações negativas (bloqueio e/ou cancelamento do cadastro do app).

2.8 A influência da pandemia na rotina dos entregadores

No ano de 2020, o Brasil, registrou o início do vírus, segundo o Ministério da Saúde (MS,2020) confirmou na quarta-feira (26/02/20) o primeiro caso do novo coronavírus (Covid-19). Um homem de 61 anos, com histórico de viagem para Itália, deu entrada no hospital no Hospital Albert Einstein, em São Paulo (SP), onde foi confirmada a doença”.

Segundo os dados reunidos pela consultoria Análise Econômica (2020), “mostram que o número de entregadores de *delivery* pulou de 250.000 pessoas em 2019, para 645.000 em junho de 2020, um aumento de aproximadamente 158%, com esse crescimento houve uma diminuição no valor recebido pelas entregas realizadas, isso devido a quantidade de pessoas que migraram para essa ferramenta, o que proporcionou aos entregadores a realizarem um número maior de entregas para conseguir maior remuneração durante o dia.”

Isso proporcionou crescimento na quantidade de horas trabalhadas, segundo o *site* Auto Esporte (2020), alguns entregadores expuseram que trabalhavam antes da pandemia oito horas diárias, e devido à pandemia trabalha em média quatorze horas para ganhar a mesma quantidade, o que proporciona maior desgaste físico e mental devido às condições de trabalho dessa categoria.

Com o vírus ativo e o risco de contaminação, a classe poderia ter algumas ações para minimização dos riscos como, equipamentos de proteção individual, durante esse período, seguro de vida, e seguro em caso de acidentes ou roubos (BEZERRA, 2021).

Conforme Bezerra (2021), mesmo durante a epidemia os entregadores se mantiveram ativos sem quaisquer benefícios, o que somente faz enxergar precarização nessa categoria, devido ao aumento contínuo da classe, em meio ao cenário econômico vivido nos últimos anos.

3. METODOLOGIA

O propósito principal da ciência é chegar à realidade através do sucesso de avaliação das circunstâncias. Ela não se difere das demais formas de estudo, o que a diferencia apenas é a possibilidade de ser empiricamente verificável. Segundo Gil (2008, p. 8),

A ciência tem como objetivo fundamental chegar à veracidade dos fatos. Neste sentido não se distingue de outras formas de conhecimento. O que torna, porém, o conhecimento científico distinto dos demais é que tem como característica fundamental a sua verificabilidade.

Ainda de acordo com Gil (2008), método pode ser definido como, os métodos aplicados para alcançar determinado fim, com um conjunto de ferramentas adotadas para atingir o conhecimento.

Para Marconi *et al.* (2003, p. 17), a metodologia científica simboliza a introdução do estudante no ambiente de métodos sistemáticos e racionais, que servem como eixo para formação de estudantes e profissionais.

3.1 Tipos de pesquisas

A etapa de pesquisa pode ser definida como uma forma de atuação real e metódica. Através de uma metodologia, o objetivo principal do estudo científico é encontrar respostas para determinados problemas (GIL, 2008).

Doravante esta consideração, Gil (2008, p. 26) define o estudo coletivo como uma atividade com a objetividade de receber novos conhecimentos através de métodos científicos.

Para Gil (2008, p. 26), “a pesquisa social pode decorrer de razões de ordem intelectual, quando baseadas no desejo de conhecer pela simples satisfação para agir. Daí porque se pode falar em pesquisa pura e em pesquisa aplicada”.

Conforme Severino (2016), os métodos científicos se distinguem previamente pela abordagem quantitativa e qualitativa.

3.2 Procedimentos

Esta pesquisa foi elaborada com uma abordagem quantitativa, para que fosse possível identificar o público alvo desejado. Segundo Prodanov (2013, p. 38), a metodologia com base em dados estatísticos viabiliza um panorama quantitativo da população observada.

Para que fosse possível chegar aos resultados foi aplicado um questionário. Segundo Lakatos (2003, p. 2001), “questionário serve como coleta de dados, formado por uma série de perguntas, que precisam ser respondidas, onde o pesquisador encaminha o formulário ao público escolhido para obtenção de resultados”.

Para a obtenção do tema foram feitas análises através de bibliografias e artigos científicos, tendo como abordagem do tipo descritivo/explicativo de forma quantitativa, com o objetivo de realizar um questionário para os entregadores de aplicativos, para que fosse possível o conhecimento da logística desses entregadores. A pesquisa foi realizada em alguns setores de Goiânia, como o Serrinha e Jardim Goiás e contou com a participação de 104 respondentes. Os resultados da pesquisa serão apresentados e discutidos no capítulo a seguir.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

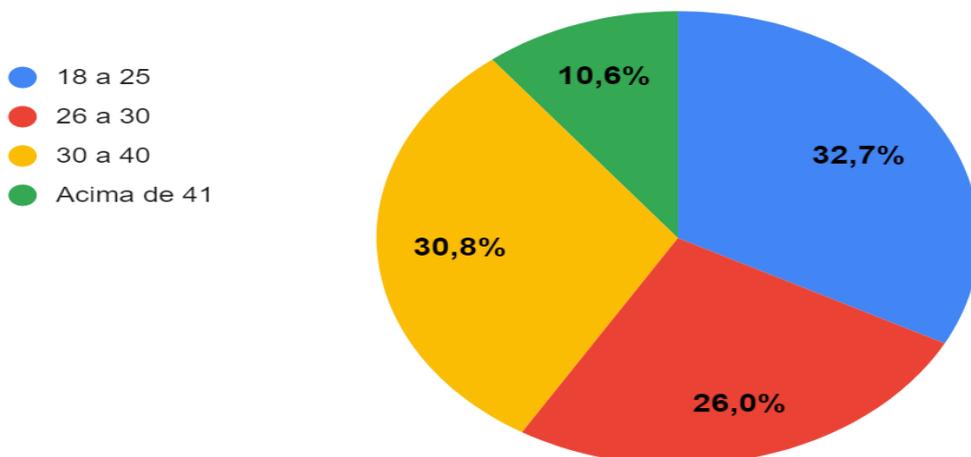
O objetivo dessa pesquisa é contextualizar o cenário logístico dos entregadores por aplicativo, analisando os aspectos que levam à precarização da profissão e os riscos decorrentes do trabalho. Para entender melhor o panorama dos temas abordados no referencial teórico, foi realizado um estudo através de uma pesquisa de campo, elaborada por meio de um questionário, com foco em entregadores por aplicativos na cidade de Goiânia, que foram selecionados de forma aleatória.

4.1 Resposta da pesquisa

O questionário foi elaborado com 12 perguntas objetivas de múltipla escolha, foram abordadas questões relacionadas sobre o tempo na atividade, vantagens e desvantagens do exercício, dinâmica de trabalho e da parte financeira. O formulário de pesquisa foi enviado para 104 pessoas que exercem a função de entregador por aplicativo na cidade de Goiânia, no qual todos responderam às perguntas. Os resultados obtidos serão apresentados a seguir.

Gráfico 1: Idade

Idade

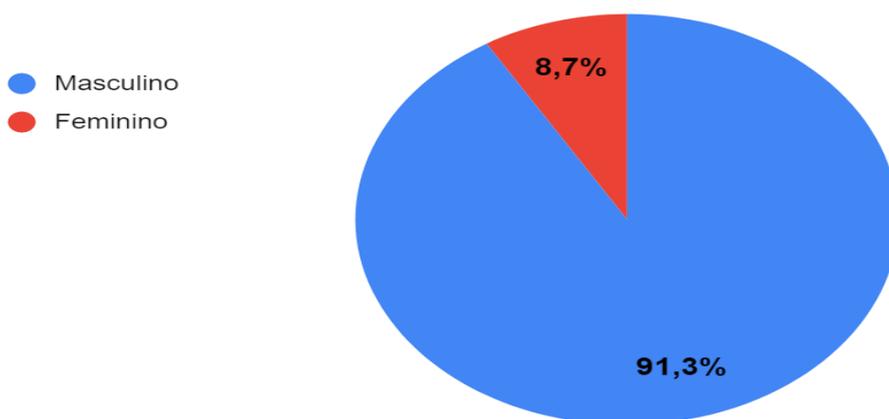


Fonte: autor

Conforme resultados apurados através de pesquisa de campo da questão 1, foi perguntado a idade dos participantes da entrevista, dentre os pesquisados 32,7% são de 18 a 25 anos, 30,8% de 30 a 40 anos de idade, 26% dos participantes tem 26 a 30 de idade e somente 10,6% acima de 41 anos de idade. Observou-se que o público alvo tem principalmente uma faixa etária de 18 a 40 anos.

Gráfico 2: Sexo

Sexo

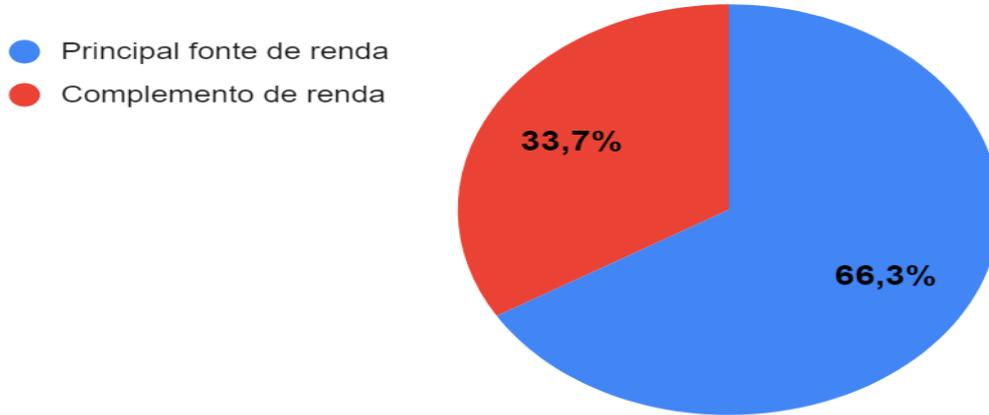


Fonte: autor

Dos participantes pesquisados 91,3% foram do sexo masculino e somente 8,7% do sexo feminino. Observamos que há uma predominância do sexo masculino em relação a categoria.

Gráfico 3: Principal fonte de renda

Tem o trabalho de entregador como principal fonte de renda ou somente para complemento?

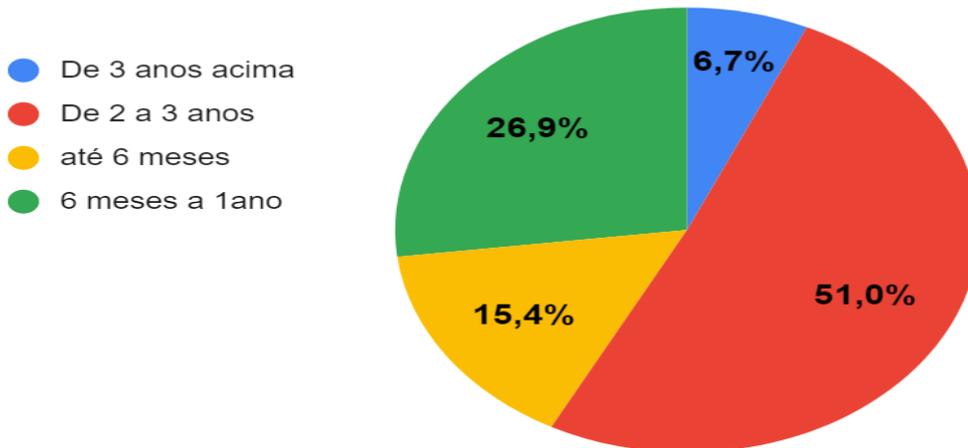


Fonte: autor

A maioria dos participantes tem o trabalho de entregador como principal fonte de renda sendo 66,3% dos entrevistados e 33,7% trabalham nesse ramo apenas para complementar a renda. Deste modo percebe-se que a maioria dos respondentes dependem desta ocupação.

Gráfico 4: Trabalha com plataformas digitais

Trabalha com plataformas digitais a quanto tempo?



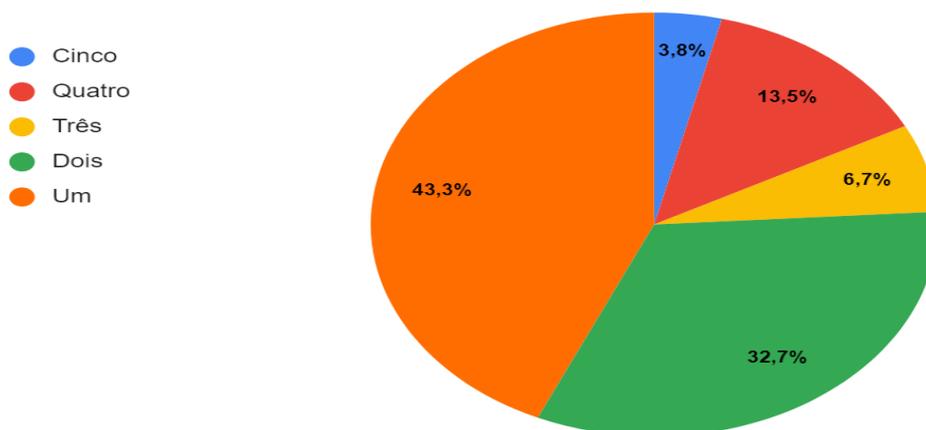
Fonte: autor

De acordo com a pesquisa e resultados apurados, 51% dessa classe de trabalhadores trabalha de 2 a 3 anos com plataforma de entrega *delivery*, 26,9% dos participantes são novos na plataforma, tendo de 6 meses a 1 ano, já 15,4% são recentes na plataforma, tendo apenas 6

meses de cadastro no aplicativo, uma pequena parte dos participantes trabalha com plataformas a mais de 3 anos, sendo em porcentagem apenas 6,7%. Deste modo, podemos observar que a maioria dos entrevistados já estão nesta função de 2 a 3 anos.

Gráfico 5: Trabalha com quantos aplicativos

Trabalha com quantos aplicativos?

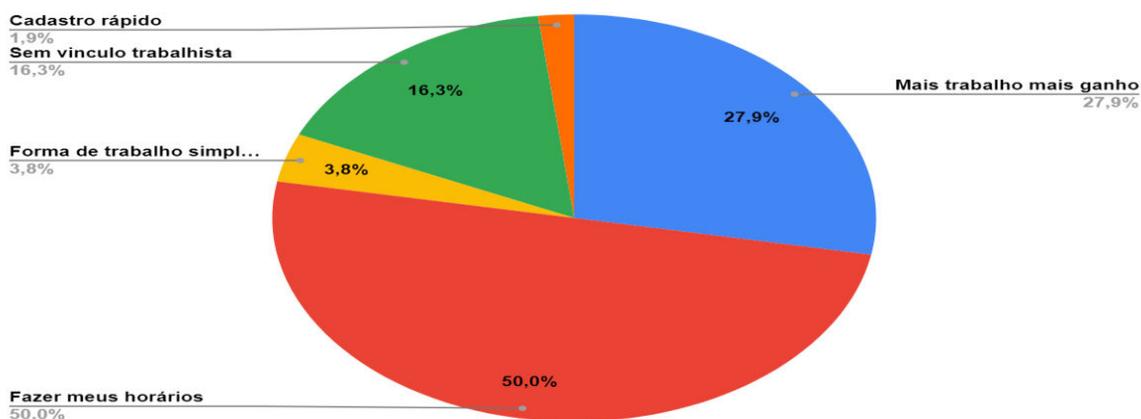


Fonte: autor

Foi perguntado com quantos aplicativos os participantes trabalhavam, a maioria optou por uma plataforma sendo representado por 43,3% e 32,7% dessa fatia optam por dois APPS, tendo ainda alguns dos parceiros que preferem quatro aplicativos, 6,7% três e 3,8% com até cinco aplicativos. Observamos que a maior parte dos entrevistados tem de um a dois aplicativos, eles focam nos principais apps do mercado devido a maior demanda de pedidos.

Gráfico 6: Vantagens em trabalhar como entregador parceiro

Quais as vantagens em trabalhar como entregador parceiro?

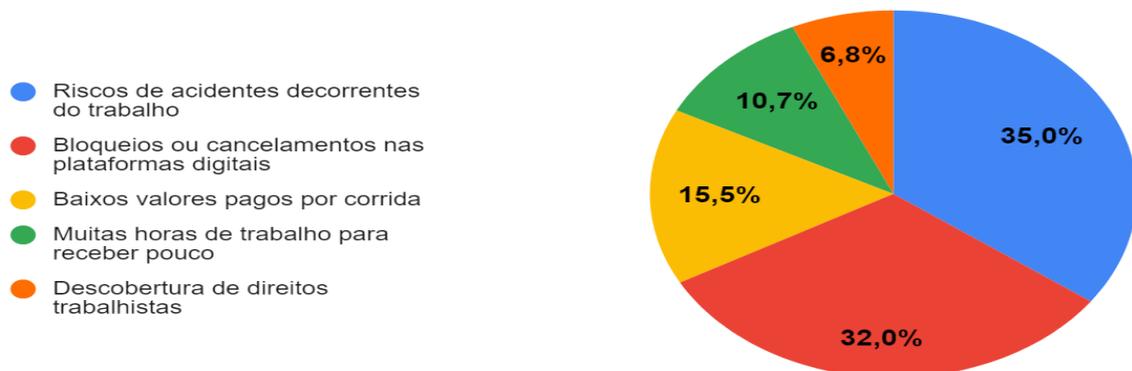


Fonte: autor

Nessa opção perguntou-se sobre as vantagens em trabalhar como entregador, 50% respondeu fazer meus horários, 27,9% mais trabalho mais ganho, 13,6% sem vínculo trabalhista, 3,8% forma de trabalho simples, 1,9% cadastro rápido. O resultado mostra que a maioria dos participantes tem como vantagem a facilidade em fazer seus próprios horários de trabalho, sem ter uma necessidade de cumprir carga horária fixa. Através de estudos e das informações percebidas em campo, elegemos os principais pontos de vantagens para a categoria.

Gráfico 7: Desvantagens em trabalhar como entregador parceiro

Quais as desvantagens em trabalhar como entregador parceiro?

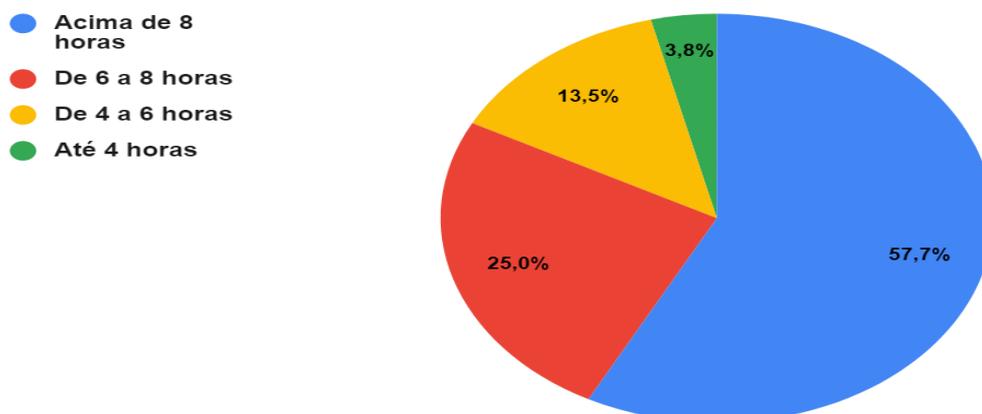


Fonte: autor

Quando questionado sobre as desvantagens do ofício, 35% pontuaram riscos de acidentes, 32% bloqueios ou cancelamento nas plataformas, 15,5% responderam que os baixos valores pagos por corrida, 10,7% muitas horas de trabalho para receber pouco e 6,8% descoberta de direitos trabalhistas. Em relação as desvantagens, buscamos identificar os principais pontos que evidenciavam os gargalos da profissão.

Gráfico 8: Carga horária de trabalho diariamente

Qual a carga horária de trabalho diariamente?

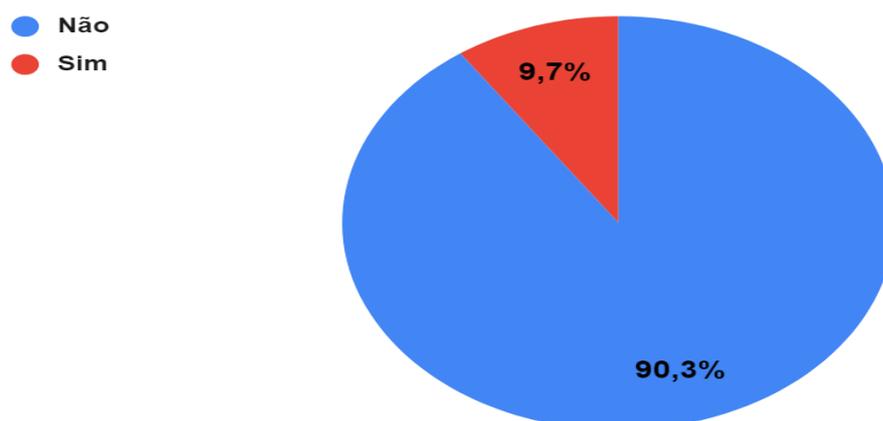


Fonte: autor

Dos participantes entrevistados 57,7% trabalha acima de 8 horas diárias, 25% trabalha de 6 a 8 horas, 13,5% de 4 a 6 horas e até 4 horas por dia 3,8%. Podemos identificar através das análises e informações coletadas em campo que a maior parte dos trabalhadores fazem acima de 8 horas por dia, o intuito de uma carga horária maior é chegar ao final do dia com um bom valor de ganho.

Gráfico 09: Existe algum lugar de apoio ou descanso

Existe algum lugar de apoio ou descanso?

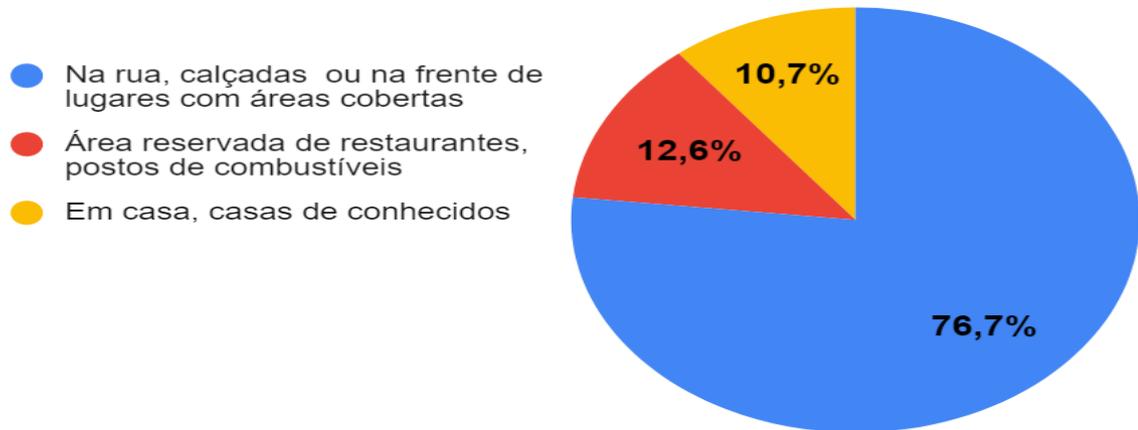


Fonte: autor

A grande maioria dos participantes, referindo-se a 90,3%, disseram que não tem ponto de apoio para descanso e 9,7% responderam sim.

Gráfico 10: Onde costuma descansar

Onde costuma descansar?

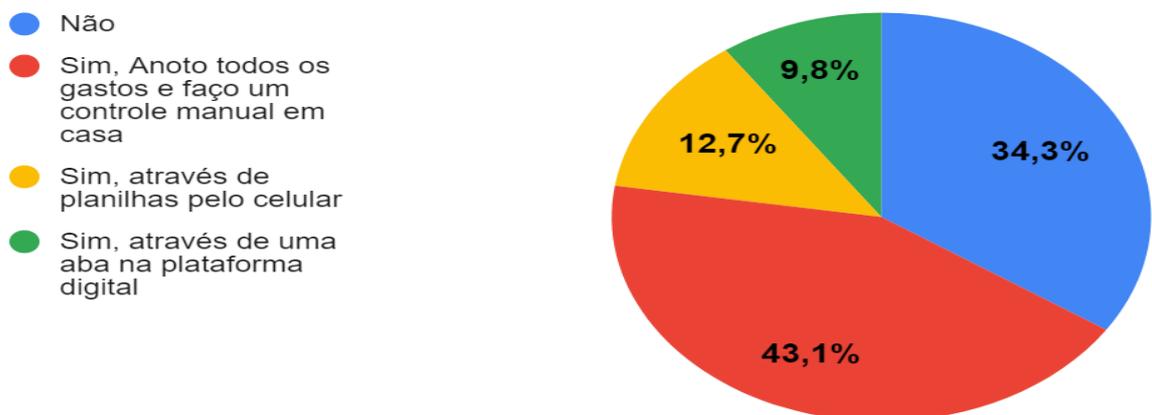


Fonte: autor

A maior parte dos participantes da entrevista costuma descansar na rua, calçada ou na frente de lugares com áreas cobertas, equivalente a 76,7%, já 12,6% desses participantes responderam que descansam em área reservada de restaurantes ou postos de combustíveis e somente 10,7% descansam na própria residência ou casa de conhecidos. Evidenciamos que as condições para descanso são precárias, os trabalhadores ficam sentados e até mesmo deitados em calçadas e áreas cobertas.

Gráfico 11: Você realiza o controle de ganhos e gastos

Você realiza o controle de ganhos e gastos?



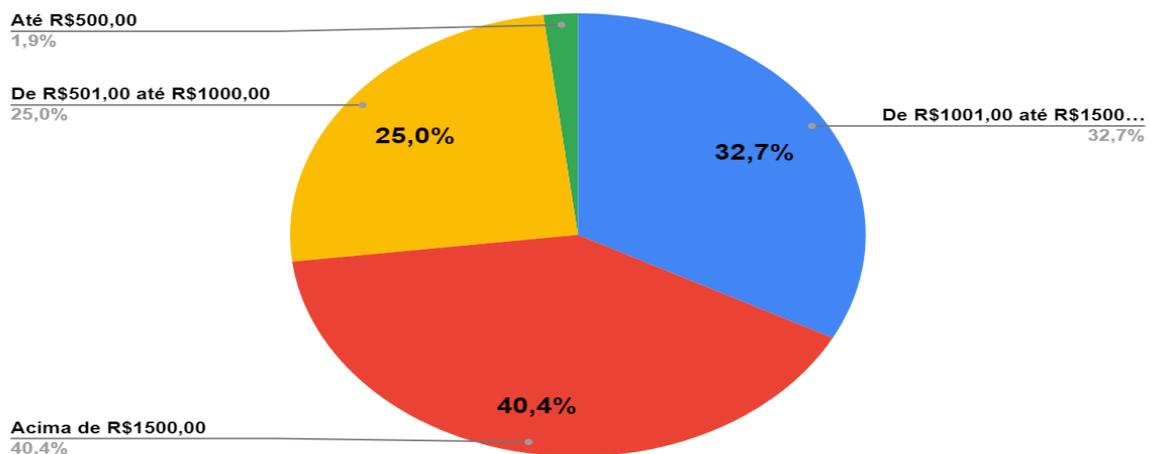
Fonte: autor

Foi questionado se os entregadores fazem o controle de ganhos e gastos, 43,1% dos interrogados disseram sim para questão abordada, tendo com resposta da pergunta anoto todos

os gastos e faço um controle manual em casa; 34,3% não, 12,7% fazem o controle de gastos através de planilhas pelo celular, 9,8% através de uma aba na plataforma digital. A pesquisa mostra que a grande parte dos participantes realiza o controle de custos e ganhos manuais em casa, sem necessidade de utilizar outro meio para controle.

Gráfico 12: Valores líquidos recebidos por quinzena

Qual a média de valores líquidos recebidos por quinzena?



Fonte: autor

A última pergunta da pesquisa, qual a médias de valores líquidos recebido por quinzena, 40,4% acima de R\$ 1500,00, 32,7% de R\$ 1001,00 até R\$ 1500,00, 25,0% de R\$ 501,00 até R\$ 1000,00, e 1,9% até R\$ 500,00. Foi possível identificar que 40,4% recebem por quinzena acima de R\$ 1500,00, onde mostra que os entregadores se arriscam para ganhar cada vez mais.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pergunta problema foi respondida, com o cenário crescente de entregas identificou-se quais os desafios da profissão de logística que os entregadores tem, dessa forma pode-se observar que são muitos os desafios, como a falta de vínculo empregatício, o que deixa os mesmos sem proteção, mesmo seu trabalho sendo de risco, principalmente devido à carga horária de trabalho extensiva, e que durante esse período eles não têm um lugar fixo para descanso ou até mesmo um ambiente que proporcione conforto durante o intervalo de uma entrega e outra.

O presente trabalho, através do referencial teórico e pesquisa de campo, teve como objetivo mostrar a estruturação da logística, os riscos e a precarização em decorrência do ofício.

Com o avanço da tecnologia se tornou cada vez mais fácil realizar pedidos de refeições via aplicativo, o que proporcionou o aumento no ramo de entregadores, sendo possível identificar como é a logística desses trabalhadores através da cadeia logística. Diante da pandemia, em 2020, onde os comércios fecharam, muitos empresários procuraram a melhor forma de trabalho para que pudessem suprir a necessidade dos seus clientes, dessa forma, ocorreu um aumento dessa classe, sendo possível identificar como é realizada a remuneração e a carga horária desses trabalhadores.

Para realização do estudo foi criado um formulário de 12 perguntas, para uma pesquisa de campo com entregadores por aplicativos na cidade de Goiânia, para iniciar a pesquisa, foi-se em busca desses entregadores em alguns setores na região, onde pôde-se ter o contato direto com essa classe, foi escolhido essa pesquisa através de formulário pensando em como seria realizado a pesquisa de uma forma rápida e de fácil resposta, para que pudessemos realizar essa pesquisa durante a jornada de trabalho desses entregadores.

A logística se designa em qualquer ambiente que produza bens e/ou serviços, onde seja realizada a movimentação desses recursos, pois ele é responsável por traçar a rota mais fácil a ser utilizada, no transporte por entregas, o aplicativo é o responsável por mapear o lugar, para que o entregador possa realizar a entrega ao cliente final. Dessa forma, é possível observar através do estudo, que a logística enquanto sistema, é bem estruturada, os processos são rápidos e eficientes e funcionam de ponta a ponta, mas em relação à estrutura física e trabalhista dos entregadores de aplicativos, ainda há o que ser estudado para melhorar o suporte e amparo aos profissionais. Recomendamos que novos estudos busquem alternativas de como oferecer um melhor suporte aos profissionais, tanto na parte estrutural quanto na parte social.

6. REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? 1. **Estudos avançados**, v. 34, p. 111-126, 2020.

APOLINÁRIO, L. A. de A. **Vínculo empregatício dos entregadores de aplicativo**. JUS.com.br, 2021. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/89891/vinculo-empregaticio-dos-entregadores-de-aplicativo>. Acesso em: 28 out. 2021.

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/ logística empresarial**. São Paulo: Bookman, 2010.

BEZERRA, Maria Clara Serafim. O vínculo empregatício dos entregadores de aplicativos e as plataformas digitais: um estudo acerca da precarização do trabalho em meio à pandemia covid-19 no Brasil. 2021.

BLASKIEVICZ, D. **Agilidade e baixo custo popularizam a moto como meio de transporte para o dia a dia.** Estadão, 2019. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/agilidade-e-baixo-custo-popularizam-a-moto-como-meio-de-transporte-para-o-dia-a-dia/>. Acesso em: 30 out. 2021.

BOWERSOX, Donald J. et al. Gestão logística da cadeia de suprimentos. AMGH Editora, 2013.

BOWERSOX, Donald J. et al. **Gestão logística da cadeia de suprimentos.** 1 ed. Porto Alegre: AMGH Editora, 2014.

BRAGA, Lucas Montesso. **Naturalização da precarização do trabalho:** um estudo sobre os entregadores inseridos no contexto da uberização. 2020. 44 f. Monografia (Graduação em Engenharia de Produção) - Escola de Minas, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2020.

BRANDÃO, Lima. **Veja como calcular custo de entrega express de forma simples.** Maplink, 2019. Disponível em: <https://maplink.global/blog/como-calcular-custo-entrega-express/>. Acesso em: 31 out. 2021.

BRASIL. **Brasil confirma primeiro caso do novo coronavírus, porém não há motivo para pânico.** Conselho Nacional de Saúde Ministério da saúde. 27 de fev. 2020. Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/ultimas-noticias-cns/1042-brasil-confirma-primeiro-caso-do-novo-coronavirus-porem-nao-ha-motivo-para-panico>. Acesso em: 30 out. 2021.

C. João. **Vale a pena trabalhar como entregador de aplicativo?.** GoCarreira, 2020. Disponível em: <https://gocarreira.com/vale-a-pena-trabalhar-como-entregador-de-aplicativo-2/>. Acesso em: 30 out. 2021.

CADETTE, Bárbara Brunetti; ROCHA, Adilson. A EFICIÊNCIA NOS PROCESSOS DA CADEIA LOGÍSTICA NO SEGMENTO E-COMMERCE. In: FATEC LOG. **Anais...** 2020.

CARVALHO, Patrícia. **Como Organizar a Logística de Entregas do seu Delivery?.** Consumer, 2021. Disponível em: <https://blog.consumer.com.br/logistica-de-entregas/>. Acesso em: 31 out. 2021.

CELESTE, Camila. **Entregadores de Delivery sua importância e sua realidade quando o assunto são seus direitos.** Segs. 2021. Disponível em: <https://www.segs.com.br/demais/290534-entregadores-de-delivery-sua-importancia-e-sua-realidade-quando-o-assunto-sao-seus-direitos>. Acesso em: 30 out. 2021.

COSTA, J.P.; DIAS, J.M.; GODINHO Pedro. **Logística.** Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2010.

DE CASTRO, Matheus Fernandes. A pandemia e os entregadores por aplicativo. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 20, p. 70-80, 2021.

ENSP. **Situação de entregadores de aplicativos expõe precariedade das relações de trabalho**. Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca INFORME ENSP, 2020. Disponível em: <http://informe.ensp.fiocruz.br/noticias/49814>. Acesso em: 28 out. 2021.

G1. **14 horas na moto e medo de contágio**: como é a rotina de entregadores na pandemia. Auto esporte, 2020. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/motos/noticia/2020/08/14-horas-na-moto-e-medo-de-contagio-como-e-a-rotina-de-entregadores-na-pandemia.ghtml>. Acesso em: 30 out. 2021.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. - São Paulo: Atlas, 2008

GOMES, Carlos Francisco Simões. RIBEIRO, Priscilla Cristina Cabral. **Gestão da Cadeia de Suprimentos Integrada à Tecnologia da Informação**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica 1** Marina de Andrade Marconi, Eva Maria Lakatos. - 5. ed. - São Paulo: Atlas, 2003.

LIMA, Geórgia Fernandes. A precarização do Direito do Trabalho a partir de influências da Revolução Industrial sobre os entregadores por aplicativos no Brasil. **Laborare**, v. 4, n. 7, p. 6-29, 2021.

MARTINS, Geisse. VANTAGEM COMPETITIVA NO GERENCIAMENTO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS. **RCMOS-Revista Científica Multidisciplinar O Saber**, v. 5, n. 5, 2021.

MERG, Cristine Rosane. **A elaboração do trabalho de conclusão de curso no curso de Administração da Unijuí**: significados, facilidades e dificuldades. 2012.

MOREIRA, Elisa Midori et al. **Inovação e logística**: um modelo de negócio que promova a geração de valor para clientes de serviços de frete de pequenos e médios volumes nos centros urbanos. 2021.

MOTORISTAELITE. **iFood Nuvem ou OL – Qual a diferença e vantagens?**. Motorista ELITE. Disponível em: <https://motoristaelite.com/ifood-nuvem-e-ol-qual-a-diferenca-e-vantagens/>. Acesso em: 31 out. 2021.

MOURA, Benjamim. **Logística**: conceitos e tendências. Centro Atlantico, 2006.

PALACIOS, Rosiane Alves et al. Economia compartilhada e modo de produção capitalista no contexto dos aplicativos de entrega. **Revista Gestão e Desenvolvimento**, v. 18, n. 1, p. 03-26, 2021.

PRODANOV, Cleber Cristiano. **Metodologia do trabalho científico** [recurso eletrônico] : métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico / Cleber Cristiano Prodanov, Ernani Cesar de Freitas. – 2. ed. – Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

ROCHA, Marinalva da Silva Souza; GONÇALVES, Jonas Rodrigo; DA SILVA, Lisandra Renata. 2. Logística e seus benefícios para empresas. **AGRO EM QUESTÃO: Revista AGRO EM QUESTÃO** ISSN: 2594-5866, Ano I, número 2, Faculdade CNA, p. 29, 2017.

SILVA, Monica Ribeiro da. Tecnologia, trabalho e formação na reforma curricular do ensino médio. **Cadernos de Pesquisa**, v. 39, p. 441-460, 2009.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Transporte e logística: as ferrovias no Brasil**. Geosul, v. 17, n. 34, p. 63-86, 2002.

SEVERINO, Antônio Joaquim, 1941. **Metodologia do trabalho científico [livro eletrônico]**. 1. ed. São Paulo: Cortez, 2003.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23.ed. rev.e atual, São Paulo: Corra, 2007.

SIGNIFICADOS.COM. **Significado de Logística**. Significados, 2014. Disponível em: <https://www.significados.com.br/logistica/>. Acesso em: 14 nov. 2021.

TRUCAO. **Quais são as normas para transporte de cargas em moto?**. 2020. Disponível em: <https://trucao.com.br/quais-sao-as-normas-para-transporte-de-cargas-em-moto/>. Acesso em: 30 out. 2021.

VIANA, Fernando Luiz E. Entendendo a Logística e seu estágio atual. **Revista Científica da Faculdade Lourenço Filho**, Fortaleza, v. 2, n. 1, p. 1-9, 2002.

APÊNDICE A – Questionário da pesquisa

Prezado entrevistado,

Somos acadêmicos do Curso de Administração da FacUnicamps e estamos elaborando o nosso TCC, cujo objetivo é analisar a estrutura da logística dos entregadores, os riscos e a precarização em decorrência do ofício. Os dados coletados serão tratados apenas para fins do trabalho científico e as informações serão mantidas em sigilo.

Sua participação será efetuada por meio de um formulário com 12 questões que serão disponibilizadas conforme o link enviado.

Questões:

1. Idade?
2. Sexo?
3. Tem o trabalho de entregador como principal fonte de renda ou somente para complemento?
4. Trabalha com plataformas digitais a quanto tempo?
5. Trabalha com quantos aplicativos?
6. Quais as vantagens em trabalhar como entregador parceiro?
7. Quais as desvantagens em trabalhar como entregador parceiro?
8. Qual a carga horária de trabalho diariamente?
9. Existe algum lugar de apoio ou descanso?
10. Onde costuma descansar?
11. Você realiza o controle de ganhos e gastos?
12. Qual a média de valores líquidos recebidos por quinzena?

Fonte: autor

APÊNDICE B – Foto de realização da pesquisa

Questionário realizado no período de 05/11/2021 a 11/11/2021 na cidade de Goiânia. Foto com a imagem do entrevistador Guilherme e um entregador parceiro no setor Jardim Goiás às 19:39 horas.



Fonte: autor

ANEXO A – Termos e Regulamentos

Regulamentações do setor

A subordinação em relação à plataforma pode ser configurada pelo controle através de sanções e premiações, onde o trabalhador é premiado por seguir as recomendações do algoritmo, ao passo que a inobservância das recomendações pode ocasionar em penalidades e mesmo exclusão da plataforma SALOMÃO (2020 Apud LIMA, 2021).

Conforme Lima (2021) Para os entregadores por aplicativos ainda não existe uma lei aprovada, mas existe um projeto de lei criado no ano de 2020 que protege essa classe e evita a super exploração desses trabalhadores, esse projeto foi apresentado pelo deputado federal Henrique Fontana (PT-RS) com o objetivo de formar um contrato onde garante alguns benefícios como, seguro desemprego, 13º salário, vale alimentação, férias remuneradas e regras que impeçam as organizações de desligar os entregadores sem justificativa.

Termos e condições dos aplicativos

Os termos e condições das plataformas digitais permitem que os usuários se cadastrem na condição de autônomo na modalidade contratual de MEI, se eximindo assim de qualquer obrigação ou vínculo empregatício com os prestadores. O contrato de prestação de serviço é feito de forma unilateral, onde as empresas contratantes são favorecidas e não oferecem a possibilidade de negociação com os prestadores.

Segundo Lima (2021) “Para se tornar um entregador por aplicativo, de um modo geral, basta que seja maior de idade, possua um celular com conexão à internet, um documento pessoal com foto, além de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para o caso dos motociclistas e dos motoristas. Também é recorrente entregas por meio de bicicletas. Destaca-se que todo custo fica à mercê do entregador, como dos smartphones e com a internet móvel, além da mochila de fazer entregas, cuja aquisição pode variar conforme a empresa, tendo em vista que, em algumas delas o indivíduo as compra e em outras o entregador ganha com um número determinado de entregas”.

“Assim, os trabalhadores acabam arcando também com as demais despesas que são geradas pela realização das entregas, tais como as despesas de combustível, impostos sobre o veículo, o seguro por acidente, tornando-se responsáveis por todos os riscos e custos econômicos. Este último impactante, pois se remunera apenas o trabalho realizado e não o tempo de estar à disposição.” OLIVEIRA (2019 Apud LIMA, 2021).

ANEXO B – Entregadores de app se manifestam por melhores taxas em Goiânia/Go

Trabalhadores paralisaram as atividades entre 8h e 10h e manifestaram em ruas e avenidas da cidade, com concentração de estabelecimentos



Fonte: Vinícius Schmidt/Metrópoles

Goiânia – Os entregadores que fazem serviço de entrega para aplicativos em Goiânia paralisaram as atividades por duas horas na manhã desta sexta-feira (30/4). Eles expressaram o descontentamento com as condições de trabalho e se manifestaram contra as taxas pagas atualmente pelas plataformas.

Os trabalhadores alegam que tudo aumenta no Brasil, inclusive o preço dos combustíveis que impacta diretamente no rendimento deles, visto que a maioria trabalha em motocicletas próprias. A única coisa que não aumenta, segundo eles, são as taxas que as plataformas pagam por cada entrega realizada.

Eles pedem, ainda, pela construção de pontos de apoio em locais estratégicos da cidade, o fim dos cancelamentos indevidos e a oferta de itens de combate à pandemia, como máscaras e álcool em gel.

Fonte: RODRIGUES, Galtier. Vídeo: entregadores de app se manifestam por melhores taxas em Goiânia. Metrôpoles, 2021. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/brasil/video-entregadores-de-app-se-manifestam-por-melhores-taxas-em-goiania>>. Acesso em: 16 de nov. de 2021.

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO

Eu Marcelo Oliveira Guimarães RA 23263

Declaro, com o aval de todos os componentes do grupo a:

AUTORIZAÇÃO (x)

NÃO AUTORIZAÇÃO ()

Da submissão e eventual publicação na íntegra e/ou em partes no Repositório Institucional da Faculdade Unida de Campinas – FACUNICAMPS e da Revista Científica da FacUnicamps, do artigo intitulado: O Estudo da logística dos empreendedores por aplicativos na cidade de Goiânia.

De autoria única e exclusivamente dos participantes do grupo constado em Ata com supervisão e orientação do (a) Prof. (a): Rhynalva Tibério da Costa

O presente artigo apresenta dados válidos e exclui-se de plágio.

Curso: Administração Modalidade afim: Artigo Científico

Marcelo Oliveira Guimarães

Assinatura do representante do grupo

Assinatura do Orientador (a):

Obs: O aval do orientador poderá ser representado pelo envio desta declaração pelo email pessoal do mesmo.

Goiânia, 24 de Novembro de 2021