

VINICIUS ARAÚJO LEMOS

**ECONOMIA DE PLATAFORMA E TRABALHO MOTOFRETISTA EM
SÃO PAULO: UM ESTUDO SOBRE AS CONDIÇÕES LABORAIS NOS
PERÍODOS PRÉ E PÓS PANDEMIA**

São Paulo

VINICIUS ARAÚJO LEMOS

**ECONOMIA DE PLATAFORMA E TRABALHO MOTOFRETISTA EM
SÃO PAULO: UM ESTUDO SOBRE AS CONDIÇÕES LABORAIS NOS
PERÍODOS PRÉ E PÓS PANDEMIA**

Trabalho de formatura apresentado à
Escola Politécnica da Universidade de
São Paulo para a obtenção do diploma
de Engenheiro de Produção.

São Paulo

VINICIUS ARAÚJO LEMOS

**ECONOMIA DE PLATAFORMA E TRABALHO MOTOFRETISTA EM
SÃO PAULO: UM ESTUDO SOBRE AS CONDIÇÕES LABORAIS NOS
PERÍODOS PRÉ E PÓS PANDEMIA**

Trabalho de Formatura apresentado à
Escola Politécnica da Universidade de
São Paulo para a obtenção do diploma
de Engenheiro de Produção.

Orientador: Prof. Fausto Leopoldo
Mascia

**São Paulo
2024**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo-na-publicação

Lemos, Vinicius

ECONOMIA DE PLATAFORMA E TRABALHO MOTOFRETISTA EM
SÃO PAULO: UM ESTUDO SOBRE AS CONDIÇÕES LABORAIS NOS
PERÍODOS PRÉ E PÓS PANDEMIA / V. Lemos -- São Paulo, 2024.
107 p.

Trabalho de Formatura - Escola Politécnica da Universidade de São
Paulo. Departamento de Engenharia de Produção.

1.Economia de plataformas 2.Trabalho motofretista 3.Condições laborais
4.São Paulo 5.Pandemia I.Universidade de São Paulo. Escola Politécnica.
Departamento de Engenharia de Produção II.t.

À meus pais, que
sob muito sol,
fizeram-me
chegar até aqui,
na sombra

AGRADECIMENTOS

À minha família, minha base, que sempre esteve lá quando eu caí e precisei de ajuda para levantar. Eu sabia que ia ser difícil, mas não imaginava o quanto. Sair de casa cedo me fez aprender várias coisas, por bem, e na grande maioria das vezes, por mal. Uma delas é que ninguém sobrevive sozinho, ninguém. Obrigado por me darem apoio, afeto, carinho, chamadas de atenção e o mais importante: sentido de vida. Tudo o que fiz e faço é por vocês e sempre vai ser. Obrigado Cassemiro, Joacilene, Gabriela, Deise, Socorro, Bud e Nina. Muito obrigado.

Em especial, agradeço à Joacilene, minha mãe. Você é o ser humano mais bonito, inspirador e forte que eu já conheci em toda a minha vida. Obrigado por existir, por ser quem você é e por tudo que já fez por mim. Tentar descrever o amor, gratidão e admiração que sinto por você é impossível. Espero que um dia você consiga ter uma mínima noção do que você significa para mim. Eu te amo.

À Cassemiro, meu pai. Obrigado por ter me ensinado, mesmo como pitadas de ortodoxismo, a como lidar com a vida. Obrigado por ser meu porto seguro e me passar a sensação, desde muito novo, de que as coisas vão ficar bem.

À Gabriela, minha irmã caçula, minha cara metade. Crescer com você e ter alguém com o coração tão bonito do meu lado ao longo dessa jornada foi um dos maiores privilégios que eu poderia ter. Obrigado pelo carinho, amor, por sempre acreditar em mim e me fazer uma pessoa melhor. Amo você incondicionalmente.

À Maria Eduarda, minha companheira. Só nós dois sabemos o que passamos juntos. Do céu ao inferno, do caos à paz. Obrigado por ser a personificação do amor e fazer a vida ser mais colorida e ter sentido. Obrigado por sempre acreditar em mim e ser a minha pilastra, nunca me deixando cair. Espero que também um dia você tenha noção do amor que sinto por você. Cheguei ao fim dessa maratona, viu? Também é por você, amor.

Aos meus amigos Caio, Rafael, Ellery, Hohenfeld e Gustavo. Sem vocês eu não teria chegado tão longe. Gratidão por terem sido a minha família e transformado São Paulo na minha segunda casa. Espero que nossos caminhos não se separem.

Aos amigos que fiz durante minha jornada na graduação, sejam frutos do curso ou da LEPoli. Obrigado por todo apoio e por tornarem essa jornada árdua um pouco mais leve.

Ao Prof. Fausto Leopoldo Mascia, pela paciência, empatia e dedicação em me orientar nesta jornada, transmitindo o conhecimento essencial para este trabalho.

“Não sou nada.
Nunca serei nada.
Não posso querer ser nada.
À parte isso, tenho em mim todos os sonhos do mundo.”

- Álvaro de Campos

RESUMO

O presente trabalho investiga as condições laborais dos motofretistas na cidade de São Paulo no contexto da economia de plataformas digitais, com foco nos períodos pré e pós-pandemia. A pesquisa explora a influência das plataformas digitais nas condições de trabalho, avaliando aspectos como remuneração, jornada e segurança. Para tanto, foram utilizados métodos quantitativos, por meio de surveys com motofretistas, e qualitativos, com entrevistas semi-estruturadas. Os resultados revelam mudanças significativas nas condições de trabalho, como a precarização e a intensificação da jornada, além de indicarem desafios relacionados à regulação e ao bem-estar dos trabalhadores. O estudo busca trazer luz à discussão sobre o impacto da economia de plataformas no mercado de trabalho e medidas relacionadas à regulação do trabalho, especialmente para melhorar as condições dos motofretistas em São Paulo.

.

Palavras-chave: Economia de plataformas, trabalho motofretista, condições laborais, São Paulo, pandemia.

ABSTRACT

This study investigates the working conditions of motorcycle couriers in São Paulo within the context of the platform economy, focusing on the pre- and post-pandemic periods. The research explores the influence of digital platforms on working conditions, evaluating aspects such as remuneration, working hours, and safety. A mixed-methods approach was employed, including quantitative surveys with motorcycle couriers and qualitative semi-structured interviews. The results reveal significant changes in working conditions, such as increased precarity and longer working hours, and highlight challenges related to labor regulation and worker welfare. The study aims to shed light on the discussion of the platform economy's impact on the labor market and measures related to labor regulation, particularly to improve the conditions of motorcycle couriers in São Paulo.

.

Keywords: Platform economy, motorcycle couriers, working conditions, São Paulo, pandemic.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Total de entregadores/ motoboys formais e autônomos (%) – Brasil (2015 – 2022)	50
Gráfico 2- Renda média e total de entregadores de plataforma – Brasil (2012-2022)	51
Gráfico 3- Renda média e total dos demais entregadores – Brasil (2012-2022)	51
Gráfico 4 - Distribuição de horas trabalhadas de entregadores plataformizáveis – Brasil (2012 - 2022).....	52
Gráfico 5 - Distribuição de horas trabalhadas dos demais entregadores – Brasil (2012 - 2022).....	53
Gráfico 6 - Contribuição previdenciária de entregadores de plataformas e demais entregadores – Brasil (2012-2022).....	54
Gráfico 7 - Respostas da survey sobre jornada de trabalho dos participantes nos períodos pré 2020 e 2024.....	58
Gráfico 8 - “A sua renda mensal com as entregas é suficiente para cobrir suas despesas básicas (períodos pré 2020 e 2024)?”.	60
Gráfico 9 - “Como está a sua renda em comparação ao período anterior a 2020?	60
Gráfico 10 - “Você possui seguro de saúde ou algum tipo de proteção em caso de acidentes?”.	61
Gráfico 11 - “Como você avalia a sua saúde física?”.	62
Gráfico 12 - “Como você avalia a sua saúde mental?”.	64
Gráfico 13 - “Com que frequência você se sentia exposto a condições perigosas no trânsito?”.	65
Gráfico 14 - “Você já sofreu algum acidente de trabalho/ Qual a gravidade do acidente sofrido?”.	65
Gráfico 15 - “Você conhece alguém que já sofreu algum acidente trabalhando como entregador?”.	66
Gráfico 16 - “Você sente que tem controle sobre quantas horas trabalha por dia?”. ..	67
Gráfico 17 - “O que você acha sobre as suas condições de trabalho atuais em comparação com o período até 2019 (pré-pandemia)?”.	68

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Survey.	44
Tabela 2 - Distribuição de motociclistas por setor de atividade - Brasil (2012 - 2022).	49
Tabela 3 - influência dos aplicativos sobre pagamento, clientes e jornada de trabalho para trabalhadores por meio de plataformas – Brasil (4o trim. 2022).	54
Tabela 4 - : Condição de trabalho de motocicletas em atividade de malote e entrega no terceiro trimestre de 2022 - Brasil.....	55
Tabela 5 - Características sociodemográficas dos participantes da survey (2024)....	57

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CPI	Comissão Parlamentar de Inquérito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
USP	Universidade de São Paulo
PIB	Produto Interno Bruto
EBIT/NIELSEN	Ebit (Empresa de Comércio Eletrônico) / Nielsen (Empresa de Pesquisa de Mercado)
CAGR	Compound Annual Growth Rate (Taxa Composta de Crescimento Anual)
ABCOMM	Associação Brasileira de Comércio Eletrônico
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
FGV	Fundação Getulio Vargas
SINDIMOTOSP	Sindicato dos Motociclistas de São Paulo
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
EPI	Equipamento de Proteção Individual
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
OMS	Organização Mundial da Saúde
CPTRAN	Companhia de Polícia de Trânsito
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
OIT	Organização Internacional do Trabalho
CUT	Central Única dos Trabalhadores
CNTTL	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística
FENAMOTO	Federação Nacional dos Trabalhadores Motociclistas Profissionais Autônomos

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	22
1.1 Contextualização	22
1.2 Objetivos	25
1.3 Relevância	26
1.4 Motivação do trabalho.....	26
2. REVISÃO DA LITERATURA.....	28
2.1 A cidade de São Paulo e a sua produção.....	28
2.2 Economia de plataforma	29
2.3 Condições de trabalho de motofretistas	38
3. METODOLOGIA	42
3.1 Análise documental	42
3.2 Survey	43
3.3 Entrevistas qualitativas.....	46
4. RESULTADOS.....	48
4.1 Análise documental	48
4.2 Resultados e análise da survey	56
4.3 Entrevistas qualitativas.....	68
5. DISCUSSÃO	83
5.1. Perfil Sociodemográfico.....	83
5.2. Jornada de trabalho	84
5.3. Renda e remuneração	85
5.4. Saúde do trabalhador.....	86
5.5. Segurança e acidentes de trabalho.....	87
6. CONCLUSÕES E CONTRIBUIÇÕES	90
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	95
APÊNDICE A – Roteiro de entrevista qualitativa – Entregadores motofretistas...	103
APÊNDICE B – Roteiro de entrevista qualitativa – Sindicato (SindimotoSP)	105

1. INTRODUÇÃO

Neste capítulo será apresentado o trabalho de formatura (TF) que foi desenvolvido durante o ano de 2024, fazendo um breve contexto do tema alvo de estudo, assim como a apresentação do problema, dos objetivos, da relevância, da motivação e da estrutura.

1.1 Contextualização

Ao tratarmos de forças produtivas e relações de trabalho, sob a ótica do sistema econômico da atual conjuntura, é possível dizer que o surgimento de novas tecnologias promove evoluções em saltos. Desde os primórdios da revolução industrial no século XIX com o incremento da máquina a vapor e todos os processos subsequentes de mecanização e reorganização do processo de trabalho apontam para elementos de continuidade e aprofundamento dos mecanismos capitalistas (ANTUNES, 2010).

As respectivas evoluções em saltos advindas dos avanços tecnológicos carregam consigo impactos diretos nas relações e condições de trabalho, independentemente do período histórico.

No Brasil, particularmente na década de 1990, as relações e condições trabalhistas começam a sofrer impactos advindos da nova divisão internacional do trabalho, justamente por ser um país de industrialização dependente (ANTUNES; PRAUN, 2015). Frente a desorganização e desmonte de movimentos operários e sindicais imposta pela ditadura militar, entre 1964 e 1985, há um acentuamento na imposição de baixos salários, associados a ritmos de produção intensificados e jornadas de trabalho prolongadas (ANTUNES, 2010).

De 1990 em diante, se desenvolveu no Brasil uma reestruturação produtiva marcada pela exploração e objetivação da máxima produtividade, em meio a elementos herdados de práticas industriais estrangeiras, como o *fordismo* (HARVEY, 2013). Esse cenário possibilitou, ao longo do tempo, a expansão intensificada da reestruturação produtiva, tendo como consequências a flexibilização, a informalidade e a profunda precarização das condições de trabalho e vida da classe trabalhadora brasileira (ANTUNES; PRAUN, 2015).

A tecnologia e seus avanços, por sua vez, têm papel fundamental na evolução dos diferentes cenários das condições de trabalho no país ao longo do tempo. Com o crescimento exponencial das *big techs*, as estruturas produtivas e relações trabalhistas consideradas antigas

abrem espaço para o surgimento de novas relações de trabalho. A automatização e mecanização de processos, maior presença de inteligência artificial, virtualização dos espaços de trabalho, reconfiguração do sistema de controle dos trabalhadores são características advindas desses avanços que configuram a formação deste novo sistema: a economia de plataforma (SNIRCEK, 2021).

Esse fenômeno, conhecido como economia de plataforma, caracteriza-se pela intermediação de serviços por meio de aplicativos digitais que conectam consumidores e prestadores de serviços, muitas vezes sem a criação de vínculos empregatícios tradicionais. A economia de plataforma configura-se como uma das principais forças impulsionadoras da reorganização do trabalho no século XXI, destacando-se pela capacidade de centralização de capital e dispersão de trabalho, a partir de novas formas de terceirização e informalização (SRNICEK, 2017).

No Brasil, a economia de plataforma começou a ganhar tração com a expansão da internet móvel e o surgimento de empresas globais como Uber, iFood e Rappi no início dos anos 2010. Essas plataformas prometeram um novo modelo de trabalho, vendendo a ideia de autonomia e flexibilidade aos seus trabalhadores. Contudo, o que se viu na prática foi um aumento da precarização das relações laborais, especialmente em setores de serviços como transporte e entrega. O Brasil, e particularmente a cidade de São Paulo, tornou-se um campo fértil para o desenvolvimento desse tipo de economia, principalmente por conta do tamanho de seu mercado consumidor, sua infraestrutura urbana complexa e a necessidade crescente por serviços de entrega rápida (ANTUNES; PRAUN, 2015).

Jornadas cada vez mais extenuantes, ritmos acelerados de ciclos de trabalho, transferência dos custos ao trabalhador, desamparo assistencial e jurídico, baixa remuneração e instabilidade representam hoje a realidade de milhares de trabalhadores em entrega por aplicativo pelo país (EVANGELISTA, 2023).

Entre as classes mais impactadas com o novo fenômeno da economia de plataforma, estão os motofretistas, ou seja, entregadores de aplicativos, que utilizam motocicletas como principal meio de transporte para realizar suas atividades. O trabalho de motofretista no Brasil, embora já existisse antes da disseminação das plataformas digitais, passou por uma transformação profunda com a entrada dessas empresas. Antes da pandemia de covid-19, os motofretistas já enfrentavam condições difíceis de trabalho, como longas jornadas, baixa remuneração e ausência de proteção social.

No entanto, durante e após a pandemia, esses problemas foram intensificados. A crise sanitária fez com que a demanda por serviços de entrega explodisse, e os motofretistas se

tornaram essenciais para garantir o abastecimento de bens nas grandes cidades, incluindo São Paulo. Com isso, aumentaram também os riscos e os desafios enfrentados por esses trabalhadores, como a necessidade de realizar entregas em alta velocidade, sob pressão constante, sem os devidos cuidados com a saúde e segurança (ANTUNES, 2020).

A pandemia foi responsável por trazer à tona as contradições e impactos advindos da economia de plataforma, revelando a vulnerabilidade no modelo de trabalho dos entregadores por aplicativos pelo Brasil. A exigência incessante por uma maior produtividade, jornadas de trabalho que ultrapassam 12 horas, menor tempo de entrega, remuneração e jornada de trabalho gamificadas de maneira questionável somadas à falta de regulamentação efetiva e à ausência de benefícios trabalhistas, como seguro saúde e condições mínimas de segurança, resultaram em um aumento significativo no número de acidentes de trânsito envolvendo motofretistas em São Paulo (MANZANO; KREIN, 2020) (CPI DOS APLICATIVOS, 2023).

Segundo dados da CPI dos Aplicativos da Câmara Municipal de São Paulo (2023), apenas em 2021, 274 motociclistas perderam a vida no trânsito da cidade. Desses, 77 foram oficialmente reconhecidos como motofretistas, mas a subnotificação pode indicar números ainda mais elevados. De acordo com o depoimento no relatório final da CPI, Julia Maria D'Andréa Greve, professora da Faculdade de Medicina da USP e coordenadora técnica do Laboratório de Estudos do Movimento do Hospital das Clínicas, afirma que nos últimos seis anos, a parcela de acidentes de moto no setor de traumas do Hospital das Clínicas da USP subiu de 20% para 80% (RIBEIRO, 2022).

O Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas de São Paulo relatou que entre 60% e 70% dos internados por traumas graves em 2021 eram trabalhadores de aplicativos de entrega, uma proporção alarmante que evidencia o impacto direto dessa atividade na saúde dos motofretistas (RIBEIRO, 2022). A maior parte dos acidentes envolve entregadores com pouca experiência de direção, muitos dos quais atuam nessa função como uma segunda ocupação para complementar a renda (CPI DOS APLICATIVOS, 2023). Além disso, há uma relação clara entre a gamificação¹ das plataformas e a intensificação dos riscos, com os algoritmos das empresas priorizando entregas rápidas, muitas vezes em detrimento da segurança dos trabalhadores (ABÍLIO et al., 2020).

Esse aumento de acidentes também foi acompanhado de denúncias sobre a falta de suporte das plataformas. Em diversos relatos, entregadores mencionaram que, ao sofrerem

¹ Gamificação é a aplicação de elementos de jogos, como pontuações, recompensas e competições, em contextos não relacionados a jogos, com o objetivo de engajar, motivar e influenciar comportamentos (HUOTARI, 2012).

acidentes, as plataformas priorizam a entrega das mercadorias ao invés da segurança do trabalhador. Além disso, muitos trabalhadores acidentados enfrentam burocracias complexas para receber indenizações ou auxílio financeiro durante o período de recuperação, levando-os a continuar trabalhando mesmo com lesões (FIOCRUZ, 2020; CPI DOS APLICATIVOS, 2023).

Em São Paulo, a prefeitura tem implementado diversas medidas para tentar reduzir o número de acidentes com motociclistas. Uma das principais iniciativas recentes é a ampliação das Faixas Azuis, que são pistas exclusivas para motos em vias de grande circulação. Desde 2022, foram implantados mais de 145,7 km de Faixa Azul na cidade, com destaque para corredores importantes como a Avenida 23 de Maio e a Avenida dos Bandeirantes. A expectativa é que, até 2025, mais 220 km sejam instalados em outras avenidas estratégicas, incluindo a Avenida do Estado e as Marginais Pinheiros e Tietê (MOBILIDADE ESTADÃO, 2024).

No entanto, mesmo com essa medida, o número de mortes envolvendo motociclistas em São Paulo continuou a aumentar. Em 2023, houve 426 mortes de motociclistas ou seus passageiros, um pequeno aumento em relação a 2022 (PREFEITURA DE SP, 2023). Isso só mostra a seriedade da questão e a necessidade de medidas para garantir a segurança dos motociclistas.

Assim, busca-se, por meio deste trabalho, compreender as condições de trabalho dos motofretistas em São Paulo nos períodos pré e pós-pandemia.

1.2 Objetivos

O presente trabalho tem como objetivo realizar uma análise comparativa das condições de trabalho dos motofretistas em São Paulo, considerando os contextos pré e pós-pandemia de covid-19. Esse estudo visa identificar as condições laborais e os impactos na saúde física e mental desses trabalhadores ao longo do tempo, além de compreender as abordagens dos pesquisadores e autores sobre o tema e as conclusões apresentadas em cada estudo. A principal contribuição desta pesquisa é lançar luz sobre um problema de saúde pública que afeta a vida de milhares de trabalhadores no estado de São Paulo, fornecendo novas informações relevantes para o debate.

1.3 Relevância

A relevância deste trabalho de conclusão de curso, que aborda as condições de trabalho dos motofretistas nos contextos pré e pós-pandemia de covid-19, é inegável, uma vez que ele toca em uma problemática social e de saúde pública que afeta um contingente expressivo de trabalhadores no estado de São Paulo. Durante a pandemia, os motofretistas tornaram-se essenciais para a manutenção de diversas atividades econômicas e para o abastecimento das populações, mas isso veio acompanhado de uma intensificação das suas condições de precarização.

Esse estudo é relevante por analisar o impacto desse novo contexto na saúde física e mental dos motofretistas, trabalhadores que enfrentam longas jornadas, insegurança no trânsito e falta de garantias trabalhistas, especialmente em um cenário amplamente desregulamentado. A pesquisa também contribui para o entendimento das mudanças provocadas pela pandemia, fornecendo dados comparativos e embasados em evidências, que podem auxiliar na formulação de políticas públicas voltadas à melhoria das condições de trabalho e à proteção dos direitos dessa classe.

Além disso, ao reunir e comparar as conclusões de diversos autores e estudos já realizados sobre o tema, este trabalho se propõe a preencher lacunas no conhecimento sobre o impacto dessas novas formas de trabalho, tanto do ponto de vista econômico quanto social, fortalecendo o debate sobre a regulamentação do trabalho por plataformas digitais e as suas consequências na vida dos trabalhadores. Assim, a pesquisa contribui diretamente para o desenvolvimento de soluções práticas e políticas que possam melhorar as condições de trabalho e reduzir os riscos enfrentados pelos motofretistas.

1.4 Motivação do trabalho

A escolha de investigar as condições de trabalho dos motofretistas entregadores de aplicativo em São Paulo, tanto no período pré-pandemia quanto no pós-pandemia, surge da necessidade de compreender as profundas transformações que essa categoria de trabalhadores enfrentou nos últimos anos. A pandemia de covid-19 trouxe à tona a importância desses profissionais, que se tornaram essenciais para a manutenção do isolamento social e para o funcionamento da economia, ao garantir a entrega de bens e serviços à população.

A motivação para este estudo também se baseia na necessidade de dar voz a esses trabalhadores, cujas condições de trabalho muitas vezes passam despercebidas pela sociedade e pelas autoridades.

1.5 Estrutura

O Trabalho de Formatura foi dividido em 5 capítulos. Primeiro tem-se a Introdução, já apresentada. Ela contém o contexto, objetivos, relevância, motivação e estrutura.

O restante desta tese está organizado da seguinte forma. No capítulo 2, é apresentada a revisão da literatura relevante. No capítulo 3, é apresentada a metodologia adotada para a revisão sistemática da literatura. No capítulo 4 são apresentados os resultados obtidos durante o trabalho. Por fim, no capítulo 5, serão apresentadas as conclusões em relação aos resultados obtidos e considerações finais.

2. REVISÃO DA LITERATURA

O presente capítulo apresenta a revisão bibliográfica dos tópicos centrais explorados na pesquisa.

2.1 A cidade de São Paulo e a sua produção

São Paulo, com seus mais de 12 milhões de habitantes e uma região metropolitana que ultrapassa 21 milhões, é a maior cidade do Brasil e a terceira maior do mundo em termos populacionais. Responsável por cerca de 10% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional, São Paulo se consolidou como o principal centro financeiro e de serviços do país. A cidade conta com uma das maiores concentrações de empresas de tecnologia e comércio eletrônico, o que impulsiona diretamente o setor de transporte de mercadorias e, conseqüentemente, a demanda pelos serviços de motofretistas (IBGE, 2023).

A cidade, que se configura como pólo tecnológico e por muitos como a “locomotiva do país”, tornou-se um ambiente fértil para o crescimento de novos modelos de negócios, como o *e-commerce* e os serviços de entrega rápida. A transição para uma economia mais digitalizada, impulsionada pelo avanço das plataformas digitais de comércio e serviços, foi um marco importante na reconfiguração do mercado de trabalho da cidade. Pode-se dizer que o crescimento do setor de comércio eletrônico pode ser dividido em dois períodos distintos: pré e pós pandemia de covid-19.

No período que antecede a pandemia, a prática de comércio eletrônico já tomava forma e crescia de maneira exponencial no Brasil. Entre 2010 e 2019, a penetração da internet aumentou de forma significativa no país, chegando a mais de 70% da população conectada (IBGE, 2020). O crescimento expressivo da população brasileira conectada à internet caminhou lado a lado com a criação da possibilidade de realizar compras de produtos e serviços através do ambiente virtual.

Segundo o relatório da Ebit/Nielsen (2019), o *e-commerce* brasileiro apresentou uma taxa de crescimento anual composta (CAGR) de 12% entre 2015 e 2019, destacando-se pelo aumento do número de transações e do ticket médio das compras online. A cidade de São Paulo, devido ao seu grande mercado consumidor e à sua infraestrutura logística, foi responsável por aproximadamente 30% do volume total de vendas online nesse período (EBIT/NIELSEN, 2019). São Paulo concentrava o maior número de consumidores digitais do Brasil, beneficiando-se de um

ambiente de negócios dinâmico e de investimentos constantes em tecnologia e logística (ABCOMM, 2020).

O avanço do *e-commerce* em São Paulo foi acompanhado pelo crescimento de grandes marketplaces como Mercado Livre, Americanas e Submarino, que expandiram suas operações, aproveitando a infraestrutura de centros de distribuição localizados na região metropolitana. Esses investimentos facilitaram a logística de entregas e possibilitaram uma ampliação da rede de transporte urbano, o que atraiu trabalhadores para o setor de motofrete, que já estava em crescimento na cidade (ABCOMM, 2020; SEBRAE, 2018).

Além das grandes plataformas de comércio eletrônico, o período pré-pandemia também foi marcado pela entrada e expansão de aplicativos de entrega, como iFood e Rappi, que passaram a desempenhar um papel relevante na logística do *e-commerce*. Estudos realizados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV, 2019) indicam que o uso de aplicativos de entrega cresceu 45% entre 2018 e 2019, refletindo a popularidade crescente desses serviços entre os consumidores e a integração desses aplicativos com o *e-commerce*. A dinâmica de serviços rápidos e convenientes, oferecida por essas plataformas, contribuiu para a criação de um novo mercado de trabalho para entregadores na cidade de São Paulo, que utilizavam motocicletas como principal meio de transporte.

Com a expansão do *e-commerce* e a popularização dos aplicativos de entrega, o número de motofretistas na cidade de São Paulo aumentou consideravelmente antes mesmo da pandemia. De acordo com o SindimotoSP (2019), a cidade registrava mais de 220 mil motofretistas em 2019, número que reflete a crescente demanda por serviços de entrega rápida, tanto de produtos adquiridos online quanto de alimentos e refeições. A evolução desse setor não só aumentou a quantidade de motofretistas como também trouxe desafios em relação à segurança e à regulamentação dessa atividade, que já apresentava altos índices de acidentes antes de 2020 (SINDIMOTOSP, 2019; MANZANO; KREIN, 2020).

Esse cenário pré-pandemia estabeleceu as bases para uma transformação ainda mais profunda no setor de *e-commerce* e no trabalho dos motofretistas a partir de 2020, quando a demanda por entregas rápidas e o papel dos aplicativos de *delivery* se tornaram ainda mais centrais para a economia urbana de São Paulo.

2.2 Economia de plataforma

2.2.1 Definição de economia de plataforma

O sistema econômico vigente, apesar de sua incrível flexibilidade e adaptabilidade ao longo do tempo, ainda assim possui características centrais invariantes que o norteiam em qualquer período histórico. Ou seja, embora o capitalismo possa adotar novas formas — como o uso de plataformas digitais para organizar a produção e o trabalho —, ele ainda se sustenta sobre princípios invariáveis que moldam as relações econômicas e sociais. Vale ainda dizer que, ao olharmos para trás, sob a luz da história, acontecimentos que poderiam parecer novidades radicais nestas relações econômicas e sociais, nada mais são que simples continuidades (SRNICEK, 2021).

O desenvolvimento de atividades econômicas em plataformas digitais, em que há a facilitação da troca de produtos e serviços entre pessoas ou entre pessoas e empresas, é uma das representações mais claras da alta adaptabilidade do sistema econômico com os avanços tecnológicos. No âmbito acadêmico, existem inúmeras denominações dadas para esse fenômeno que variam conforme a perspectiva adotada: economia de compartilhamento, economia colaborativa, economia de bico, economia disruptiva, economia de acesso ao excesso, economia de acesso, economia sob demanda, economia virtual, uberização, economia de plataforma, etc (KALIL, 2020). Em função do objeto de estudo, se vê necessário tangenciar algumas das diversas definições de formas de trabalho para melhor compreender o fenômeno de principal interesse: a economia de plataforma. Assim, de maneira superficial, entenderemos um pouco mais sobre a economia de compartilhamento, economia de bico (*gig economy*), até chegarmos na definição da forma de trabalho desejada.

A economia de compartilhamento é amplamente utilizada para descrever atividades econômicas mediadas por plataformas digitais, com cinco características principais: (i) oferece a possibilidade de trocar bens ociosos e criar novos serviços, permitindo que as pessoas ganhem uma renda extra e formem comunidades com perfis semelhantes; (ii) promove o uso máximo de bens e habilidades, gerando maior impacto econômico; (iii) favorece redes descentralizadas, em que o capital e o trabalho são fornecidos por indivíduos dispersos, que compartilham os custos de marketing e desenvolvimento de produtos; (iv) mistura o âmbito pessoal com o profissional, como nas trocas comerciais que ocorrem em atividades pessoais, como dar caronas; e (v) torna menos claras as distinções entre emprego formal e trabalho informal, e entre trabalho dependente e autônomo, além de mesclar lazer com trabalho (SUNDARARAJAN apud KALIL, 2020).

No entanto, a utilização do termo economia de compartilhamento para delimitar as atividades econômicas através de plataformas digitais é objeto de diversas críticas. Isso porque o ato de compartilhar se refere a uma transação social entre indivíduos motivada pela generosidade

e altruísmo sem a intenção de obtenção de lucro. Quando o compartilhamento ocorre no mercado, ou seja, uma empresa é responsável por intermediar a relação entre duas pessoas que não se conhecem, seja com o fornecimento/ troca de produtos ou serviços, há uma relação de consumo e financeira, havendo a partir disso um interesse na troca de dinheiro pelos bens e serviços ofertados, e não com o propósito genuíno de compartilhamento (ECKHARDT apud KALIL, 2020). Assim, não há nada de compartilhável na economia de compartilhamento, sendo todas as relações de fornecimento de serviço ou bens focadas na obtenção de lucro, como ocorre na locação de imóveis (como o Airbnb), nas corridas de carro (como a Uber e 99), e na oferta de mão de obra (como o GetNinjas) (MIMS apud KALIL, 2020).

Outro termo comumente utilizado é o de economia de bico (*gig economy*), caracterizada por Ludmila Costhek Abilio como uma das expressões das dificuldades de subsistência dos trabalhadores, expostos a trabalhos com alta rotatividade e transitando entre os trabalhos formais e informais. Nesse sentido, define (2017, sp):

A *gig economy* é feita de serviços remunerados, que mal têm a forma trabalho, que contam com o engajamento do trabalhador-usuário, com seu próprio gerenciamento e definição de suas estratégias pessoais. A *gig economy* dá nome a uma multidão de trabalhadores just-in-time (como já vislumbrava Francisco de Oliveira no início dos anos 2000 ou Naomi Klein ao mapear o caminho das marcas até os trabalhadores), que aderem de forma instável e sempre transitória, como meio de sobrevivência e por outras motivações subjetivas que precisam ser mais bem compreendidas, às mais diversas ocupações e atividades. Entretanto, essas atividades estão subsumidas, sob formas de controle e expropriação ao mesmo tempo evidentes e pouco localizáveis. A chamada descartabilidade social também é produtiva. Ao menos por enquanto.

A principal limitação em utilizar o conceito de "economia de bico" para descrever o trabalho em plataformas digitais é que muitas de suas características já são encontradas em outros setores da economia, e essa noção não consegue capturar toda a complexidade desse fenômeno. No Brasil, aspectos como incerteza, instabilidade, insegurança e alta rotatividade são comuns entre os trabalhadores da economia informal. Dessa forma, definir a economia de bico apenas como trabalho informal realizado por meio de plataformas digitais oferece uma visão limitada, especialmente ao considerar a realidade dos países da América Latina (KALIL, 2020).

Finalmente, a economia de plataforma. Sascha Lobo destaca que o termo desempenha um papel relevante ao se contrapor à narrativa em torno da ideia de economia de compartilhamento, que é frequentemente apresentada como promotora de atividades diversificadas e redistributivas, além de possibilitar novas formas de troca em rede. O conceito coloca as plataformas digitais no

foco do debate, evidenciando os inúmeros problemas que elas geram na economia, sem, no entanto, contribuir de forma significativa para a redução das desigualdades sociais (LOBO apud KALIL, 2020).

Frank Pasquale argumenta que a economia de plataforma oferece uma visão crítica à narrativa dominante sobre as atividades econômicas no ambiente digital, questionando os supostos benefícios desse modelo. A narrativa tradicional defende que as plataformas: (i) criam um mercado de trabalho mais inclusivo, ao reduzir as barreiras de entrada; (ii) diminuem a discriminação, ampliando o número de plataformas prestadoras de serviços; (iii) alteram o cenário regulatório, que normalmente favorece interesses de setores estabelecidos devido a suas conexões políticas; (iv) expandem determinadas atividades por meio da alta qualidade dos serviços oferecidos; (v) promovem o crescimento econômico, ao inserir mais trabalhadores no mercado; (vi) incentivam a flexibilidade do trabalho, fragmentando-o em pequenas tarefas; e (vii) utilizam dados de clientes e prestadores para aprimorar a eficiência na correspondência entre oferta e demanda (PASQUALE apud KALIL, 2020).

No entanto, a contranarrativa afirma que as plataformas: (i) intensificam as desigualdades e a precarização do trabalho, enfraquecendo o poder de barganha dos trabalhadores e reduzindo a segurança no emprego; (ii) aumentam a discriminação, ao permitirem a identificação do rosto dos consumidores antes da finalização da transação; (iii) concentram diversas atividades em poucas empresas, direcionando os esforços regulatórios em benefício próprio; (iv) expandem-se principalmente pela ausência de regulação, pela inovação, pelos efeitos de rede e pelos baixos custos de capital inicial; (v) criam barreiras para o crescimento econômico, ao reduzir os salários; (vi) forçam os trabalhadores a estarem constantemente disponíveis para aceitar tarefas a qualquer momento para garantir sua subsistência; (vii) afetam negativamente os usuários ao manipular informações exibidas, visando facilitar transações comerciais (PASQUALE apud KALIL, 2020).

Srnicek também explora o conceito de economia de plataforma. No contexto da economia digital, sobressaem-se os empreendimentos que utilizam intensivamente tecnologia da informação, dados e internet. Esse tipo de economia está se consolidando como um modelo dominante, onde as cidades se tornam mais dinâmicas, as empresas buscam ser inovadoras e disruptivas, os trabalhadores são pressionados a ser mais flexíveis, e os governos adotam posturas mais enxutas e menos intervencionistas (SRNICEK, 2017).

No século XXI, os dados emergem como uma das principais matérias-primas do capitalismo, sendo definidos como informações sobre eventos que ocorreram. As plataformas

servem como ferramentas para organizar negócios, permitindo a monopolização, extração, análise e uso desses dados. Dessa forma, a utilização desses dados passa a ser um recurso primordial para empresas e possibilitam diversas funções como: otimizar o processo produtivo; mapear o comportamento dos consumidores; controlar trabalhadores; oferecer novas mercadorias e serviços e vender produtos para anunciantes (SRNICEK, 2017).

Por fim, a economia de plataforma refere-se a um modelo de negócios que utiliza plataformas digitais como meio para organizar, mediar e gerenciar interações entre diferentes agentes econômicos. As plataformas funcionam como intermediárias que conectam fornecedores e consumidores, facilitando a troca de bens, serviços ou informações de maneira otimizada por tecnologias digitais (PARKER; ALSTYNE; CHOUDARY, 2016). Este modelo redefine as relações de trabalho e produção ao permitir que empresas controlem e direcionem atividades econômicas sem necessariamente possuir os ativos físicos envolvidos no processo produtivo (SRNICEK, 2017).

2.2.2 Plataformas digitais

As plataformas digitais são caracterizadas como empresas de tecnologia que conseguem descentralizar a geração de dados entre consumidores, prestadores de serviços e trabalhadores. Posteriormente, essas informações são centralizadas e processadas com o uso de algoritmos e softwares, permitindo sua comercialização, seja no mercado financeiro, seja para empresas focadas em publicidade e criação de conteúdo (SRNICEK, 2017; DOORN; BADGER apud SOUZA, 2021).

De acordo com Srnicek, existem três tipos principais de plataformas: (i) de publicidade, como Google e Facebook, que coletam informações dos usuários, analisam esses dados e os transformam em produtos vendidos como espaços publicitários; (ii) de nuvem, como AWS e Salesforce, que possuem hardware e software especializados para negócios digitais e os alugam conforme a necessidade das empresas; (iii) plataformas enxutas, como Uber e Airbnb, que minimizam a posse de bens, focando na oferta de serviços relacionados a esses bens, obtendo lucro por meio da constante redução de custos. Entre elas, vale destacar as que oferecem serviços logísticos por motocicleta, como Rappi, UberEats e iFood (SRNICEK apud KALIL, 2020).

A economia de plataforma, que possui fortes indícios de ser um fenômeno perene, intensifica movimentos que surgiram na década de 1970, como a produção enxuta, as cadeias produtivas just-in-time e a terceirização. Além disso, carrega consigo duas características que se

destacam: a primeira é a precarização das condições de trabalho, denominada de *applotation*², com contratos de trabalho de curto prazo ou intermitentes e a denominação dos trabalhadores como autônomos, promovendo a redução de salários, desamparo de direitos trabalhistas sem o recebimento de qualquer benefício e a promessa falaciosa de uma flexibilização que acaba por intensificar a jornada de trabalho. A segunda, não menos importante, se dá pela inserção do modelo de negócio dessas empresas de plataforma digital ser um investimento atrativo para o setor de *venture capital*. A principal consequência dessa característica se dá pela busca de um crescimento acelerado com um alto retorno financeiro para os investidores no menor espaço de tempo possível, o que promove uma política agressiva pautada na potencialização de ganhos e na redução de custos. Invariavelmente, tal política interfere diretamente nas condições de trabalho oferecidas ao trabalhador, seja autônomo ou não, como na redução de remuneração, benefícios, etc. (LANGLEY apud KALIL, 2020). O crescimento exponencial dos investimentos de *venture capital* na economia de plataforma reflete o interesse desse setor. Em 2010, foram investidos US\$57 milhões em plataformas digitais, valor que aumentou para US\$4 bilhões em 2014. Já em 2017, a Uber sozinha recebeu mais de US\$12 bilhões no total de investidores (PRASSL apud KALIL, 2020).

As plataformas digitais também impulsionam novas formas de organização do trabalho. Essas tecnologias permitem recrutar trabalhadores conforme a demanda exata, pagando-os apenas pelo serviço realizado, em modalidades como *putting-out*, *on-demand* ou *piecework*, sem considerar o período em que o trabalhador permanece disponível. O modelo *putting-out* foi originalmente utilizado nas manufaturas têxteis da Inglaterra no final do século XVIII, quando grandes empresas subcontratavam pequenos negócios (MARX, 2011 apud SOUZA, 2021). Com o tempo, esse processo foi adaptado e modernizado.

No final dos anos 1980, em Londres, surgiram os contratos de *zero-hour*, nos quais os trabalhadores eram obrigados a esperar pela demanda sem remuneração durante o período de inatividade, caracterizando o trabalho sob demanda (*on-demand*) (ANTUNES, 2019). O avanço dos dispositivos móveis, como os smartphones, permitiu que as plataformas digitais expandissem o trabalho *on-demand*, apresentando-o como uma solução para o desemprego e a subocupação. Defendia-se que o "contrato zero-hora" facilitaria o acesso ao mercado de trabalho, reduziria os custos para os empregadores e aumentaria o número de empregos disponíveis, discurso que se

² *Apploitation* é um conceito que se refere à prática de tratar os trabalhadores de maneiras exploratórias (CALLOWAY, 2016)

repete nos dias de hoje. Além disso, os trabalhadores seriam "seus próprios chefes", decidindo quando e quanto trabalhar.

Na prática, porém, o resultado foi uma queda salarial e a intensificação de um modelo de trabalho fragmentado, flexível e intermitente (HUWS; ANTUNES; ANTUNES; DUBAL apud SOUZA, 2021). Esse sistema, combinado com uma forte vigilância algorítmica, transformou os trabalhadores em autogestores, eliminando a necessidade de supervisão direta para garantir a produtividade. Dessa forma os algoritmos passaram a exercer um controle quase absoluto sobre o tempo e a vida dos trabalhadores.

Mesmo enfrentando longas jornadas diárias, que podiam atingir até 12 horas, o apito da fábrica sinalizava o término do expediente para o trabalhador formal no século XX. Com o surgimento das plataformas digitais, no entanto, os "infotrabalhadores" perderam a capacidade de separar o tempo de trabalho do lazer. O apito agora é dos *smartphones*, que não oferecem pausa, forçando os trabalhadores a estarem disponíveis 24 horas por dia. Para efeito de comparação, em 1935, a jornada anual de um trabalhador formal era de cerca de 95 mil horas. Já em 1972, essa carga horária caiu para aproximadamente 40 mil horas por ano. No século XXI, a jornada estimada é de 100 mil horas anuais, considerando o tempo gasto com deslocamento, trânsito e a preparação para o trabalho (CANTOR apud SOUZA, 2021).

Essa nova forma de atividade laboral atrelada às plataformas digitais implica na ausência de uma jornada de trabalho fixa, salário mínimo, direitos trabalhistas e qualquer amparo social ou previsibilidade.

Além da série de ausências apresentadas, o novo arranjo produzido pelas plataformas também é caracterizado por inserir na dinâmica de trabalho uma jornada de trabalho gamificada, conceito citado anteriormente no presente trabalho.

Esse sistema busca aprimorar a eficiência dos trabalhadores, incentivar a competitividade entre eles e prolongar as jornadas de trabalho. A *gamificação* promove a classificação dos trabalhadores através de um sistema de pontos gerido por algoritmos que monitoram o desempenho em tempo real, recompensando aqueles que trabalham por mais tempo e se mostram mais produtivos. No entanto, essa busca por eficiência compromete tanto a qualidade de vida quanto os direitos dos trabalhadores. A *gamificação* também tem como efeito a despersonalização das relações entre os trabalhadores, que passam a competir entre si por uma remuneração limitada e por classificações baseadas nos pontos atribuídos pelas plataformas (ANTUNES, 2018; ALVES; BAGNO; GONÇALVES, 2020).

Ironicamente, apesar do efeito de despersonalização das relações entre trabalhadores provocado pela *gamificação* e atuação da plataforma, isso não ocorre em todas as classes. Os motofretistas, nosso objeto de estudo, são conhecidos pela protagonização de diversos protestos em prol de justiça e melhores condições de trabalho para si. Em 2023, cerca de 500 motoboys realizaram um protesto em frente a um condomínio de luxo em São Paulo após um colega ter sido agredido por se recusar a subir até o apartamento para entregar um pedido. Durante o incidente, o trabalhador foi empurrado, sua moto foi danificada, e seu celular foi destruído. O ato foi uma clara demonstração de apoio e um pedido de respeito à classe dos motofretistas (BRASIL DE FATO, 2023).

Em resumo, as plataformas são responsáveis pela formação de novos arranjos econômicos e laborais, afetando principalmente grupos socioeconomicamente vulneráveis, que necessitam do trabalho para sobreviver.

2.2.3 O trabalho na economia de plataforma

O presente trabalho irá se debruçar sobre as condições de trabalhos referente a este tipo de arranjo de trabalho sob demanda por meio de aplicativos, sob a luz focal dos motofretistas na cidade de São Paulo para aplicativos como IFood, Rappi, UberEats e James. No entanto, para se discutir as condições e precariedades, é necessário entender como o tipo de arranjo funciona na prática.

O trabalho sob demanda por meio de aplicativos é caracterizado por uma relação de trabalho triangular. Nesse modelo, a plataforma atua como intermediária, conectando a oferta e a demanda de mão de obra através de seu software, facilitando a execução de uma atividade. Os trabalhadores acessam a plataforma por meio de um aplicativo, que funciona como a estrutura digital responsável por organizar e coordenar as atividades econômicas da empresa. Essa forma de trabalho reflete uma reestruturação das empresas e a fragmentação das atividades, permitindo que, por meio de celulares e algoritmos, o trabalho seja coordenado virtualmente. Isso oferece ao empregador a capacidade de expandir, intensificar e acelerar a contratação de trabalhadores para tarefas ou projetos específicos através das plataformas digitais, otimizando os processos de trabalho (COLLIER, Ruth Berins; DUBAL, Veena; CARTER, Christopher apud KALIL, 2020).

O processo de trabalho nas plataformas pode ser descrito assim: primeiro, o cliente acessa o aplicativo para solicitar um produto (como o pedido de alimento, por exemplo) ou serviço. Após isso, em caso de alimentos, a plataforma é responsável por gerir a relação entre o restaurante que

proverá o produto e o trabalhador que será responsável pela entrega. Sendo assim, a solicitação é enviada a trabalhadores disponíveis que atendem aos critérios pré-definidos, como proximidade, avaliação, etc. Após a realização do serviço, o pagamento é feito para a plataforma, que retém sua parte e repassa o restante ao trabalhador e ao restaurante. Finalmente, avaliações são feitas por ambas as partes. Em caso de prestação de serviço, como frete logístico, o processo é o mesmo, com a única diferença que a plataforma é intermediária apenas do trabalhador e do consumidor final.

Ludmila Costhek Abílio afirma que as empresas-aplicativo, responsáveis por trabalho sob demanda via plataformas digitais, transferem riscos e custos diretamente para os trabalhadores, em vez de repassar essas responsabilidades a outras empresas, como ocorre na terceirização. Além disso, a gestão do tempo de trabalho e do trabalho não remunerado também é colocada sob responsabilidade dos próprios trabalhadores. Essa transferência de encargos é monitorada e controlada pelas empresas, com o software desempenhando um papel crucial no gerenciamento das atividades, que varia em intensidade entre as plataformas (ABÍLIO apud KALIL, 2020).

As empresas consideram os trabalhadores como autônomos, afirmando que estes têm liberdade para planejar seus horários e que não há exigência de cumprir uma quantidade mínima de horas diárias, semanais ou mensais. Assim, os trabalhadores poderiam ajustar seu trabalho com outros compromissos pessoais ou profissionais. No entanto, em certas plataformas, ao se conectarem, os trabalhadores são incentivados a adotar comportamentos específicos com os clientes, além de serem encorajados a permanecer ativos por mais tempo. (ABÍLIO apud KALIL, 2020). Além de que a oferta de trabalho ocorre de maneira minimamente premeditada - não aleatória - possuindo assim picos e vales em determinados horários do dia. No caso de entregadores de comida, ocorre na hora do almoço e jantar, por exemplo. Isso faz com que, por mais que não haja um acordo de horário fixo de trabalho, os trabalhadores sejam reféns de um horário específico para que consigam trabalhar.

Para conseguir os rendimentos necessários para sua subsistência, os trabalhadores precisam desenvolver estratégias pessoais para lidar com a concorrência de outros prestadores de serviços e otimizar o tempo de trabalho. Esse aspecto também é utilizado para classificá-los como autônomos, aproximando-os mais da figura de microempreendedores do que de empregados. No entanto, o fato de atuarem individualmente dentro da estrutura principal da empresa, com pouca liberdade para definir suas condições de trabalho (como o valor dos serviços), além de dependerem de sistemas de reputação, enfraquece essa comparação com microempresários. Válido lembrar

ainda que os trabalhadores devem ter a propriedade ou posse dos principais equipamentos e instrumentos para a prestação do serviço, como a motocicleta para fazer a retirada e entrega de mercadorias (KALIL, 2020).

Renan Kalil ainda ressalta que empresas que utilizam plataformas digitais com gerenciamento algorítmico dependem diretamente das avaliações dos consumidores. Após o serviço realizado, o cliente é incentivado a classificar o trabalhador em uma escala, normalmente de um a cinco. Algumas plataformas utilizam essa avaliação para determinar se o trabalhador deve continuar na plataforma. Se a média for baixa, o trabalhador pode ser suspenso ou até removido. No entanto, os clientes não são obrigados a justificar notas baixas, e isso pode resultar em discriminações raciais ou religiosas, além de impedir o trabalhador de se defender. Esse processo, conhecido como "dispensa por algoritmos", ocorre de forma automática e impessoal (KALIL, 2020).

2.3 Condições de trabalho de motofretistas

Ao falar sobre a precarização das condições de trabalho dos motofretistas na cidade de São Paulo, além de discutir as transformações no mercado laboral, é inevitável mencionar os instrumentos governamentais que contribuíram para essas condições, como a reforma trabalhista de 2017. Sancionada sob a justificativa de modernizar e flexibilizar as relações de trabalho, essa reforma trouxe impactos profundos, sobretudo para categorias vulneráveis, como os motofretistas. A reforma facilitou o aumento de contratos de trabalho sem vínculo formal, promovendo o discurso de "autonomia" dos trabalhadores (SOUZA, 2021 apud SOUZA; RODRIGUES; SANTOS, 2024).

Esse processo de precarização foi potencializado com o crescimento das plataformas digitais de entrega, como iFood, UberEats e Rappi. Sob o pretexto de proporcionar flexibilidade e autonomia, essas plataformas transferem todos os encargos – como manutenção de veículos, combustível, seguro e cuidados com a saúde – para os motofretistas, que são considerados "parceiros" ou "autônomos". Isso, no entanto, esconde o fato de que esses trabalhadores enfrentam jornadas extenuantes e rendimentos cada vez menores, enquanto os riscos relacionados à segurança no trânsito e à saúde física e mental aumentam consideravelmente (DAUFENBACK, et al, 2023).

O estudo de Diniz (2005) ressalta que, mesmo antes da popularização das plataformas digitais, os motofretistas enfrentavam altos índices de acidentes e estavam expostos a condições

de trabalho insalubres. O autor destaca o conceito de "tempo zero", que se refere à pressão por rapidez nas entregas, um fator que aumenta significativamente os riscos de acidentes. Além disso, a falta de proteção legal e a ausência de regulamentação impediam que esses trabalhadores tivessem acesso a benefícios como seguro de acidentes de trabalho, férias remuneradas ou assistência médica (DINIZ, 2005).

Com a reforma trabalhista de 2017, essas condições foram agravadas. A nova legislação facilitou a contratação de trabalhadores sob regimes de maior flexibilidade, diminuindo a segurança e os direitos trabalhistas. Os motofretistas, classificados como autônomos, passaram a arcar com todos os custos relacionados ao trabalho, como a manutenção de suas motos, sem contar com nenhum tipo de suporte ou proteção das plataformas digitais (FERNANDES, 2024). Assim, o cenário pré-pandemia já evidenciava a precariedade desse tipo de trabalho, com jornadas longas, baixa remuneração e ausência de garantias mínimas de segurança e saúde.

Durante a pandemia de covid-19, as condições de trabalho dos entregadores de aplicativos foram profundamente afetadas, exacerbando a precarização já existente na categoria. A crise sanitária evidenciou ainda mais a superexploração desses trabalhadores, que passaram a expor suas vidas e de suas famílias para manter uma atividade essencial, o serviço de *delivery*, crucial para garantir o isolamento social (LUNA; OLIVEIRA, 2022). Um exemplo disso é o relato de Diógenes de Souza, entregador de plataformas digitais, que em entrevista ao Brasil de Fato afirmou trabalhar todos os dias das 10h às 23h durante a pandemia, sem descanso, recebendo uma remuneração inadequada (SUDRÉ, 2020 apud LUNA; OLIVEIRA, 2022).

Com base no pensamento de Dal Rosso (2012), que associa a intensificação do trabalho à gestão por resultados, observa-se esse fenômeno no contexto dos entregadores de aplicativos. Reportagem do UOL (BONIS, 2020) mostrou que os entregadores precisaram trabalhar mais para obter a mesma renda que tinham antes da pandemia. Um entregador relatou que, enquanto antes conseguia atingir uma meta diária de R\$ 200, agora mal alcança R\$ 100, devido à alta demanda e à competição acirrada entre os trabalhadores, além da crescente quantidade de entregadores cadastrados nas plataformas. A Rappi, por exemplo, registrou um aumento de 300% nos pedidos de cadastro de novos entregadores durante esse período (SALOMÃO, 2020 apud LUNA; OLIVEIRA, 2022).

Enquanto isso, as empresas de aplicativos registraram um aumento expressivo em seus lucros. De acordo com a Exame (2020), a startup colombiana Rappi teve um crescimento de cerca de 30% no número de pedidos em toda a América Latina nos primeiros dois meses de 2020,

comparado ao final de 2019, com destaque para os setores de restaurantes e supermercados. No Brasil, entre 20 de fevereiro e 16 de março de 2020, os downloads de aplicativos de entrega aumentaram 24% em relação ao mesmo período do ano anterior, e em 6 de março de 2020, o número de instalações cresceu 126% em comparação ao mesmo dia de 2019 (MEIRELES, 2020 apud LUNA; OLIVEIRA, 2022).

Uchôa-de-Oliveira (2020) ressalta que a precarização do trabalho tem causado sérios problemas à saúde dos trabalhadores, tanto no âmbito físico quanto mental. A autora observa que são recorrentes os casos de desgaste emocional, ansiedade, estresse e outros problemas psicológicos, característicos das transformações recentes no ambiente de trabalho (UCHÔA-DE-OLIVEIRA, 2020 apud SOUZA; RODRIGUES; SANTOS, 2024).

Mesmo em um cenário de precarização, os entregadores de aplicativos têm se organizado, principalmente através das redes sociais, e desenvolvido formas de resistência contra os mecanismos de controle exercidos pelas empresas de *delivery*. Um exemplo significativo dessas mobilizações foram as paralisações realizadas nos dias 1º e 25 de julho de 2020, conhecidas como Breque dos Apps (ACCARINI, 2020 apud LUNA; OLIVEIRA, 2022). Esse movimento, que ganhou projeção nacional, expôs as condições precárias em que esses trabalhadores se encontram, agravadas pela pandemia da covid-19. Os entregadores, que atuam para plataformas como iFood, Rappi e UberEats, receberam apoio não só da sociedade, que evitou realizar pedidos nas plataformas durante as paralisações, mas também de importantes entidades sindicais.

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística da CUT (CNTTL) e a Federação Nacional dos Trabalhadores Motociclistas Profissionais Autônomos (FENAMOTO) se manifestaram em apoio ao movimento, destacando a importância de reivindicar melhores condições de trabalho e reconhecimento dos direitos desses profissionais (ACCARINI, 2020 apud LUNA; OLIVEIRA, 2022).

No período pós-pandemia, as condições de trabalho dos motofretistas continuam sendo um desafio. A dependência das plataformas digitais para obtenção de renda aumentou, enquanto os índices de acidentes de trânsito e problemas de saúde mental permanecem elevados. A falta de regulamentação adequada e o modelo de negócios das plataformas, que transferem todos os riscos para os trabalhadores, continuam a alimentar a precarização da categoria (SOUZA, 2021).

Diante do presente contexto, surge o seguinte questionamento: quais são as condições atuais de trabalho dos motofretistas de aplicativos em São Paulo e como elas se diferem das condições no período pré pandemia de covid-19? E, mais além: quais são os reais impactos nas

condições de vida e saúde, segundo a visão dos próprios trabalhadores? Considerando essas questões, o objetivo desta pesquisa é analisar as condições laborais dos entregadores de aplicativos em São Paulo ao longo do período temporal determinado, a partir da perspectiva desses trabalhadores e da coleta de dados.

3. METODOLOGIA

A metodologia adotada neste trabalho foi estruturada com base em uma abordagem que integra múltiplas técnicas e fontes de dados, com o objetivo de alcançar uma análise abrangente e robusta sobre as condições de trabalho dos motofretistas vinculados às plataformas digitais na cidade de São Paulo. Essa perspectiva é fundamentada nos princípios discutidos por Gil (2008), que enfatiza a importância de combinar diferentes métodos e fontes de coleta de dados para enriquecer a compreensão do objeto de estudo e aumentar a confiabilidade dos resultados obtidos.

Embora Gil não utilize diretamente o termo "triangulação de dados", ele descreve práticas consistentes com esse conceito, destacando que a convergência de informações oriundas de diferentes procedimentos contribui para uma visão mais detalhada e integrada dos fenômenos investigados. Dessa forma, o presente capítulo detalha as seguintes etapas metodológicas: análise documental, *survey* e entrevistas qualitativas.

3.1 Análise documental

Este trabalho adota uma abordagem qualitativa com base na análise documental, alinhada às diretrizes metodológicas descritas por Gil (2008). A análise documental é amplamente reconhecida como uma ferramenta eficaz para examinar fenômenos sociais a partir de fontes secundárias, permitindo a investigação detalhada de dados já existentes.

A pesquisa utilizou como base os documentos PNAD Contínua 2022 e IPEA - Dados de Condições de Trabalho dos Motofretistas, que fornecem um panorama sobre as condições de trabalho, remuneração e perfil dos trabalhadores de aplicativos na cidade de São Paulo. Esses dados foram triangulados com informações provenientes de entrevistas qualitativas realizadas com motofretistas e com representantes sindicais, bem como com o levantamento bibliográfico realizado no Capítulo 2, consolidando uma análise abrangente sobre o tema.

Para a sistematização da análise, os dados documentais foram categorizados em eixos temáticos previamente definidos: (i) perfil sociodemográfico; (ii) jornada de trabalho; (iii) saúde e segurança no trabalho; e (iv) remuneração e perspectivas futuras. Essa categorização permitiu uma abordagem estruturada, possibilitando uma análise comparativa entre os dados obtidos e os conceitos presentes na literatura (GIL, 2008).

A análise documental seguiu as etapas sugeridas por Cellard (2008): (i) contextualização dos documentos, avaliando sua origem, autoria e propósito; (ii) análise interna, para identificar

informações relevantes e coerentes; e (iii) categorização e interpretação dos dados, conectando-os aos objetivos do estudo.

Dessa forma, foi possível obter um aprofundamento nos desafios enfrentados pelos motofretistas no contexto do trabalho de plataforma, analisando os principais indicadores relacionados às condições de trabalho ao longo do tempo.

3.2 Survey

O método de *survey*, conhecido também como pesquisa de levantamento, é amplamente utilizado em estudos nas áreas sociais e educacionais para reunir dados sistemáticos de um grande número de participantes. Esse método possibilita coletar informações sobre características, comportamentos, opiniões e experiências dos indivíduos por meio de questionários estruturados, que podem ser aplicados presencialmente, de forma online ou via telefone (FOWLER, 2022).

A metodologia envolve: (i) a coleta de informações sobre um ou mais grupos (suas características, percepções e vivências) através de questionário autoaplicável, (ii) a organização e tabulação das respostas, e (iii) a análise dos dados obtidos (LEEDY et al., 2014).

Entre as principais vantagens do *survey* está sua capacidade de gerar dados quantitativos passíveis de análise estatística. Essa abordagem permite aos pesquisadores identificar padrões e tendências nas respostas, facilitando a generalização dos resultados para a população estudada (DILLMN, SMYTH, & CHRISTIAN, 2014). Os *surveys* podem conter perguntas fechadas, com respostas limitadas, ou perguntas abertas, que possibilitam uma expressão mais detalhada das opiniões dos respondentes.

Com base no exposto, foi aplicado um questionário anônimo direcionado a motociclistas entregadores da cidade de São Paulo, tanto vinculados a plataformas quanto independentes, com o intuito de levantar dados que possibilitem uma compreensão aprofundada de diversos aspectos, tais como:

1. Características sociodemográficas dos respondentes;
2. Jornada de trabalho e remuneração dos respondentes;
3. Acidentes, saúde física e mental dos respondentes;
4. Percepção de condições de trabalho nos períodos pré e pós pandemia de covid-19 (antes e depois de 2019) dos respondentes.

O primeiro passo para a execução da respectiva metodologia foi a criação do questionário. O mesmo foi criado através da plataforma Formulários Google no dia 28/10/2024 e disparado no mesmo dia com a seguinte estrutura:

Tabela 1 - Survey.

N.º	Pergunta	Tipo de Pergunta
1	Qual é a sua idade?	Múltipla Escolha
2	Qual é o seu gênero?	Múltipla Escolha
3	Qual é o seu nível de escolaridade?	Múltipla Escolha
4	Você é autônomo ou trabalha para uma empresa?	Múltipla Escolha
5	Há quantos anos você trabalha como entregador de aplicativo?	Múltipla Escolha
6	Quantas horas por dia, em média, você trabalhava como entregador até 2019 (antes da pandemia)?	Múltipla Escolha
7	Atualmente, quantas horas por dia você trabalha como entregador?	Múltipla Escolha
8	Você considera que sua renda mensal com as entregas até 2019 (antes da pandemia) era suficiente para cobrir suas despesas básicas?	Escala Likert
9	Atualmente, a sua renda mensal com as entregas é suficiente para cobrir suas despesas básicas?	Escala Likert
10	Como está a sua renda em comparação ao período anterior a 2020?	Escala Likert
11	Você já sofreu algum acidente de trabalho enquanto fazia entregas antes de 2019 (pré-pandemia)?	Múltipla Escolha
12	E depois da pandemia, já sofreu algum acidente de trabalho enquanto fazia entregas?	Múltipla Escolha
13	Se você sofreu acidentes antes ou depois da pandemia, qual foi a gravidade do último acidente?	Múltipla Escolha
14	Você conhece alguém que já sofreu algum acidente trabalhando como entregador?	Múltipla Escolha
15	Até 2019 (antes da pandemia), você possuía seguro de saúde ou algum tipo de proteção oferecida pelo aplicativo em caso de acidentes?	Múltipla Escolha

16	Atualmente, você possui seguro de saúde ou algum tipo de proteção em caso de acidentes?	Múltipla Escolha
17	Com que frequência você se sentia exposto a condições perigosas no trânsito até 2019 (antes da pandemia)?	Escala Likert
18	E atualmente, com que frequência você se sente exposto a condições perigosas no trânsito?	Escala Likert
19	Como você avaliava sua saúde física até 2019 (antes da pandemia)?	Escala Likert
20	E como você avalia sua saúde física atualmente?	Escala Likert
21	Como você avaliava sua saúde mental antes da pandemia?	Escala Likert
22	E como você avalia sua saúde mental atualmente?	Escala Likert
23	Antes da pandemia, você sentia que tinha controle sobre quantas horas trabalhava por dia?	Escala Likert
24	E atualmente, você sente que tem controle sobre quantas horas trabalha por dia?	Escala Likert
25	O que você acha sobre as suas condições de trabalho atuais em comparação com o período até 2019 (pré-pandemia)?	Escala Likert

Fonte: Elaboração Própria

O segundo passo consistiu em obter contatos para o envio do questionário. A estratégia adotada foi a utilização das redes sociais para alcançar os entregadores, solicitando participação em grupos específicos tanto no Facebook quanto no WhatsApp. Dessa forma, foi possível ingressar nos seguintes grupos: “Motoboys São Paulo” (Facebook, com 1,7 mil membros), “Ifood Entregadores SP” (Facebook, com 23 mil membros), “Ifood Entregador São Paulo” (Facebook, com 9,4 mil membros) e “Família Vida de Motoboy SP” (WhatsApp, com 373 membros). Nos dias 28, 29 e 30 de outubro de 2024, o formulário foi enviado diretamente para 197 pessoas por mensagem direta (103 via WhatsApp e 94 pelo Facebook).

O questionário permaneceu disponível entre 28 de outubro e 10 de novembro, período em que foram registradas 59 respostas. A análise detalhada dos resultados do questionário será apresentada no próximo capítulo, onde os dados obtidos serão explorados de forma aprofundada.

3.3 Entrevistas qualitativas

Optou-se por uma abordagem qualitativa, estruturada a partir de entrevistas realizadas com roteiros semiestruturados. As entrevistas foram direcionadas aos motofretistas vinculados às plataformas digitais de entrega na cidade de São Paulo, com o objetivo de compreender suas condições de trabalho, saúde, segurança e perspectivas de futuro. A metodologia adotada incluiu a técnica de amostragem snowball (bola de neve), que possibilitou a identificação de uma rede de participantes por meio de recomendações feitas ao final de cada entrevista.

A técnica snowball, conforme descrita por Parker, Wells e Wilson (2020), parte do princípio de que a pesquisa deve começar com um grupo inicial de contatos, denominados seeds (sementes), que indicam outros indivíduos para serem entrevistados, até que seja atingida a saturação teórica. Esse método é especialmente útil para acessar populações de difícil identificação ou que apresentam características específicas, como é o caso dos trabalhadores de plataformas digitais.

A metodologia prosseguiu até que o ponto de saturação fosse atingido, ou seja, quando novas entrevistas não trouxeram informações adicionais relevantes, mas apenas redundância nos dados coletados. Esse estágio é identificado como o momento ideal para encerrar o processo de amostragem, conforme abordado por Eisenhardt e Graebner (2007) e Naderifar, Goli e Ghaljaie (2017). Dessa forma, o método snowball demonstrou ser adequado para captar a pluralidade de experiências e percepções dos motofretistas em relação ao trabalho de plataforma.

Foram realizadas seis entrevistas com motoboys no dia 30 de outubro de 2024, no período das 14h às 19h, no espaço Kitchen Central - Butantã (localizado na Avenida Eliseu de Almeida, 1000, São Paulo). Este local foi escolhido por ser um ponto estratégico onde diversos entregadores de aplicativo costumam descansar, almoçar e aguardar novos pedidos. A realização presencial das entrevistas possibilitou uma interação direta e autêntica com os trabalhadores em seu ambiente cotidiano, enriquecendo a coleta de dados.

Adicionalmente, foi realizada uma entrevista qualitativa com representantes do SindimotoSP, o sindicato que representa a categoria de motofretistas na cidade de São Paulo. As entrevistas ocorreram no dia 14 de novembro de 2024, na sede física da instituição, com o objetivo de compreender a perspectiva do sindicato em relação aos dados levantados previamente por meio das outras metodologias aplicadas.

Na ocasião, foram entrevistados dois diretores do sindicato, cujas contribuições forneceram um panorama crítico e aprofundado sobre os desafios enfrentados pela categoria, além de

complementarem e contrastarem os dados obtidos junto aos trabalhadores e aos levantamentos documentais.

Essa etapa foi fundamental para incluir a visão institucional no estudo, ampliando a abrangência da análise e contribuindo para uma compreensão mais integrada das condições de trabalho, saúde e segurança dos motofretistas no contexto da economia de plataformas digitais.

4. RESULTADOS

Neste capítulo, serão apresentados os resultados obtidos por meio das três abordagens metodológicas adotadas neste estudo: análise documental, dados provenientes de um *survey* aplicado aos motofretistas e entrevistas qualitativas semiestruturadas. A triangulação dessas fontes permitiu uma análise integrada e detalhada das condições de trabalho, saúde e segurança dos motofretistas que atuam em plataformas digitais na cidade de São Paulo.

4.1 Análise documental

Neste subtópico, serão apresentadas análises detalhadas que buscam avaliar a evolução das condições de trabalho dos motofretistas vinculados a plataformas digitais. Embora a abordagem seja realizada a partir de um recorte amostral significativo, os resultados visam fornecer insights abrangentes sobre as mudanças e tendências que impactam essa categoria.

Conforme descrito na metodologia, a análise será fundamentada em dois principais levantamentos: os dados do relatório *PNAD Contínua 2022* e o estudo *Dados de Condições de Trabalho dos Motofretistas* do IPEA. A exploração dessas fontes será estruturada de forma sistemática, permitindo uma compreensão clara e objetiva dos fatores investigados. A organização da análise seguirá a estrutura descrita a seguir: evolução da quantidade por categoria e formalidade ao longo do tempo; renda média e jornada de trabalho; contribuição previdenciária; a influência das plataformas na vida dos trabalhadores; síntese.

4.1.1 Evolução da quantidade por categoria e formalidade ao longo do tempo

A análise do referido estudo é fundamental para se entender os efeitos da precarização através da ascensão das plataformas no setor de entregas, especialmente para examinar as mudanças pelas quais as ocupações de motofretistas passaram ao longo dos anos. Vale destacar que, antes de 2002, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) não distinguia a ocupação de entregador, classificando esses trabalhadores em categorias “indefinidas”, o que indica sua participação reduzida na época. Entre as ocupações semelhantes que mais tarde seriam incluídas nas plataformas digitais, era possível identificar o trabalho de contínuos ou motoboys/office boys. É importante ressaltar que esses profissionais eram majoritariamente

formais, com poucos autônomos. Mesmo após um aumento significativo de motoboys sem registro formal, cerca de 60% desses trabalhadores ainda tinham carteira assinada em 2001. (IPEA, 2024)

Seguindo a linha temporal, entre 2002 e 2015, período que antecede a expansão do trabalho via plataformas, o número de trabalhadores classificados como entregadores mais que triplicou, passando de 200 mil para 643 mil. É interessante observar que há um processo marcante de formalização durante esse período, crescendo de 55% em 2002 para 71%, enquanto a proporção de trabalhadores autônomos se manteve baixa (IPEA, 2024).

A PNAD Contínua (principal pesquisa sobre a força de trabalho do país, realizada pelo IBGE desde 2016, substituindo a PNAD) possibilita o acompanhamento dos motociclistas e suas respectivas ocupações, oferecendo dados que permitem mensurar o seu crescimento ao longo do tempo de acordo com suas atividades., como pode ser observado na tabela 2 abaixo:

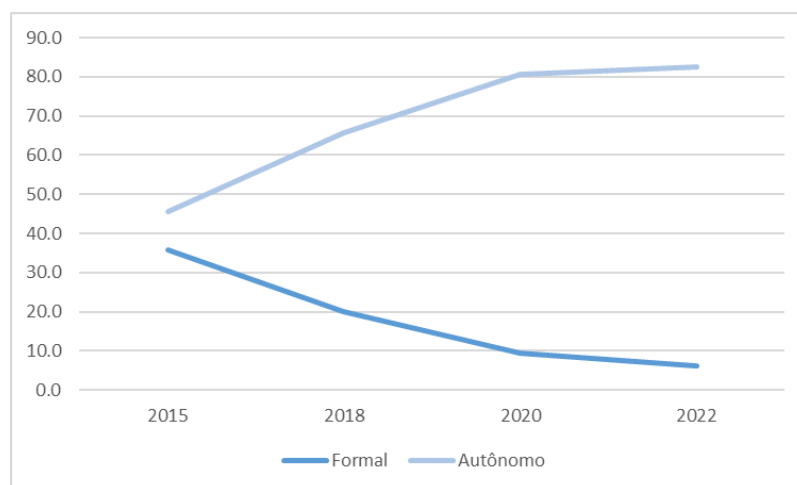
Tabela 2 - Distribuição de motociclistas por setor de atividade - Brasil (2012 - 2022).

Ano	Total de motociclistas	Transporte de passageiros		Malote e entregas		Comércio		Alimentação	
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%
2012	501.801	265.737	53,0	54.823	10,9	99.086	19,7	32.332	6,4
2015	495.091	259.047	52,3	45.369	9,2	89.011	18,0	52.995	10,7
2018	666.970	265.780	39,8	95.555	14,3	143.469	21,5	103.050	15,5
2020	737.744	221.298	30,0	234.202	31,7	141.375	19,2	100.959	13,7
2022	981.149	240.059	24,5	353.546	36,0	201.041	20,5	138.981	14,2

Fonte: IPEA (2024).

Analisando os números fornecidos pelo estudo, é possível suspeitar dos possíveis efeitos do trabalho de plataforma sobre a informalidade entre motociclistas na atividade de malote e entregas. Em 2012, aproximadamente 40% desses trabalhadores eram formalizados, mas, em 2022, essa taxa caiu drasticamente para apenas 6,3%. Em contrapartida, a proporção de autônomos aumentou de 43,4% para 82,6%, como pode ser observado no gráfico 1 abaixo. Esses dados sugerem que a expansão do trabalho por plataformas dificultou o acesso ao emprego formal, mesmo para aqueles que atuam diretamente em estabelecimentos, evidenciando um efeito negativo da ampliação desse novo modelo de mediação do trabalho.

Gráfico 1 – Total de entregadores/ motoboys formais e autônomos (%) – Brasil (2015 – 2022)



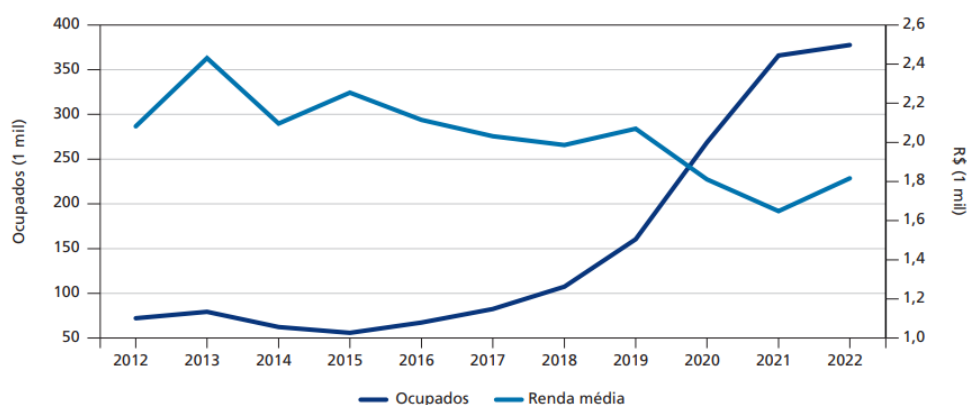
Fonte: PNAD Contínua (2022).

4.1.2 Renda média e jornada de trabalho

Com o desencadeamento das plataformas digitais e representatividade de trabalhos em cada setor analisada anteriormente, se pode inferir que é no setor de malote e entregas que se concentram os entregadores e motociclistas vinculados a plataformas, enquanto nos demais setores esses trabalhadores continuam atuando para um (ou, pelo menos, alguns) estabelecimentos específicos, o que fica evidente pela ausência de autônomos. A partir disso, é feita uma nova classificação para aqueles que realizam atividades típicas do trabalho mediado por plataformas: “entregadores plataformizáveis”. Para os que atuam fora desse modelo, serão chamados de: “demais entregadores”.

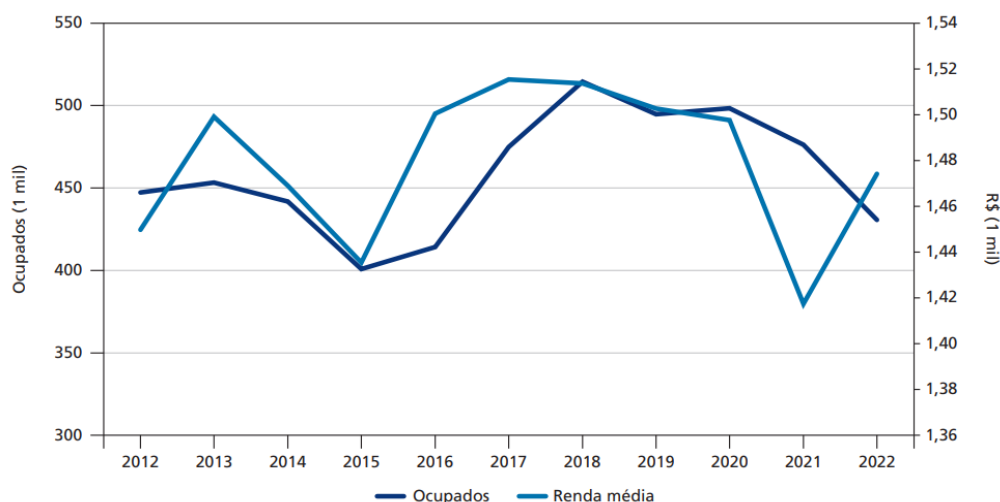
A partir dos dados levantados, é possível realizar uma análise sobre a flutuação da renda média habitual ao longo dos anos dos “entregadores plataformizáveis” e dos “demais entregadores”. Além disso, relacionar ambas as variações de renda com a quantidade de trabalhadores para cada subcategoria ao longo do tempo. Desta forma, temos dois gráficos:

Gráfico 2- Renda média e total de entregadores de plataforma – Brasil (2012-2022)



Fonte: PNAD Contínua (2022)

Gráfico 3- Renda média e total dos demais entregadores – Brasil (2012-2022)



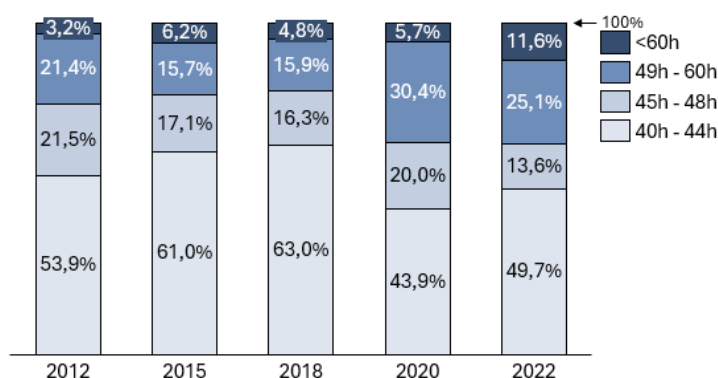
Fonte: PNAD Contínua (2022).

Fator que chama atenção no gráfico 2 é em como a renda média e o número de trabalhadores de plataforma evoluem em direções diferentes. Ao passo que o número de entregadores de plataforma aumenta quase que de maneira exponencial a partir de 2015, a renda média decai ao longo dos anos com um vale significativo a partir de 2019. Apesar do crescimento de 2021 para 2022, a renda média dos entregadores de plataforma continua expressivamente menor em comparação ao período pré-pandemia. O gráfico 3, demonstraram tendência clara de variação

no número de ocupados ou na renda média, fora em períodos de crise, como em 2015 e na pandemia de covid-19, este último marcado pela brusca queda na taxa de ocupação e na renda média mensal para a categoria.

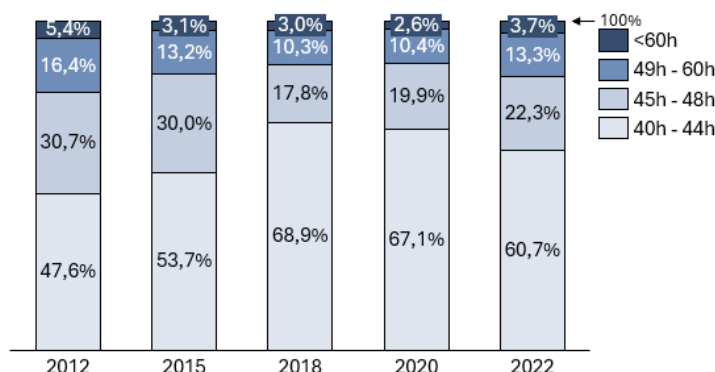
Em relação às horas trabalhadas, é possível observar uma relação do aumento jornada de trabalho com dois principais fatores: a precarização exponencial dos entregadores ao longo do tempo e a pandemia de covid-19. Os gráficos abaixo representam a quantidade média de horas trabalhadas semanalmente pelos entregadores, de acordo com a sua categoria. É possível observar no gráfico 4 que existe um aumento considerável na quantidade de entregadores que trabalham mais de 49 horas semanais, ao tempo que a quantidade de trabalhadores que trabalham entre 40 horas e 44 horas reduz quase 10 pontos percentuais desde 2012. Assim, é possível afirmar que a jornada de trabalho de entregadores de plataforma aumentou não só durante, como também depois da pandemia de covid-19. No gráfico 5, que representa a jornada dos demais entregadores, observa-se um aumento nas horas trabalhadas de 2018 a 2022. Apesar disso, o número de trabalhadores na categoria de "demais entregadores" com jornadas de 40 a 44 horas continua sendo mais expressivo do que na categoria de entregadores.

Gráfico 4 - Distribuição de horas trabalhadas de entregadores plataformizáveis – Brasil (2012 - 2022).



Fonte: PNAD Contínua (2022), Elaboração própria (2024).

Gráfico 5 - Distribuição de horas trabalhadas dos demais entregadores – Brasil (2012 - 2022).



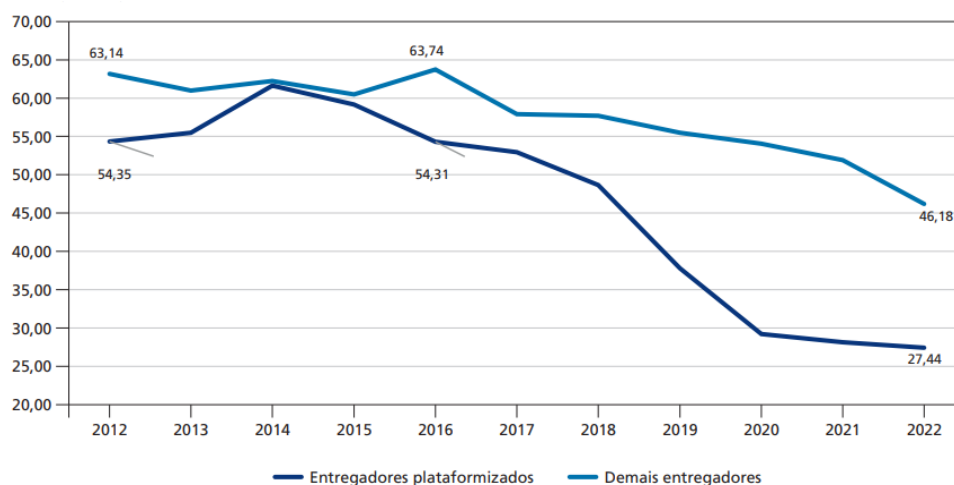
Fonte: PNAD Contínua (2022), Elaboração própria (2024).

4.1.3 Contribuição Previdenciária

A contribuição previdenciária é um recolhimento obrigatório destinado à seguridade social, essencial para garantir a proteção do trabalhador em casos de afastamento por doença, aposentadoria, invalidez, entre outros. Esse sistema atua como uma rede de segurança, oferecendo estabilidade financeira ao trabalhador em momentos de necessidade e permitindo que ele contribua para o sustento próprio e de sua família ao longo da vida. A importância da contribuição previdenciária é ainda maior para trabalhadores em condições vulneráveis, pois ela assegura o acesso a direitos básicos e reduz os riscos de desamparo em momentos de crise ou ao final da vida laboral.

O Gráfico 6 mostra a proporção de trabalhadores que realizaram contribuições previdenciárias entre entregadores ligados a plataformas e os demais, no período de 2012 a 2022. Apesar de ser possível perceber um declínio em ambos os grupos, a porcentagem no grupo de entregadores de plataforma se destaca pela queda de quase metade em pontos percentuais no período pós pandemia de covid-19. Vale lembrar a ação das plataformas em conjunto com a pandemia, promovendo um crescimento exponencial da informalidade no setor. Em 2014 42,6% dos entregadores nesse setor eram formais, enquanto que em 2022 eram apenas 6% (gráfico 1).

Gráfico 6 - Contribuição previdenciária de entregadores de plataformas e demais entregadores – Brasil (2012-2022).



Fonte: IPEA (2024).

4.1.4 A influência das plataformas na vida dos trabalhadores

Além do levantamento numérico em relação às condições básicas de trabalho, os dados do PNAD Contínua 2022 permitiram a avaliação de fatores mais subjetivos que impactam significativamente as condições de trabalho dos entregadores. Um dos mais importantes pontos avaliados foi o grau de autonomia oferecido aos entregadores pelas plataformas. O discurso sustentado pelas plataformas é a possibilidade de um trabalho no qual se é capaz de escolher seus próprios horários de serviço, obter um salário meritocrático e definir seus momentos de lazer e descanso. Os dados levantados permitem, na tabela 3, avaliar em como essa autonomia defendida pelas plataformas é aplicada na prática pela visão dos trabalhadores nas esferas de pagamento, escolha de clientes e duração da jornada de trabalho. Os valores na tabela podem ser lidos como uma resposta positiva, seja em relação a acreditar que há dependência ou influência da plataforma.

Tabela 3 - influência dos aplicativos sobre pagamento, clientes e jornada de trabalho para trabalhadores por meio de plataformas – Brasil (4o trim. 2022).

	Tipo de dependência em relação à plataforma e se há dependência (%)				Tipo de influência na determinação da jornada de trabalho e se existe influência (%)		
	Valor recebido	Escolha de clientes	Prazo da tarefa	Forma de recebimento	Bônus de preços em horários específicos	Ameaças e punições	Sugestão de turnos
Entregadores por aplicativo	84,3	85,3	80,0	84,3	54,5	32,8	31,0

Fonte: PNAD Contínua (2022), Elaboração própria (2024).

Ao analisar as respostas das quatro primeiras colunas, é possível perceber que apesar do discurso proveniente das plataformas digitais promover a ideia de um trabalho mais flexível e independente, as percepções dos que de fato trabalham é o oposto. Mais de 80% dos entregadores por aplicativo acreditam que dependem da plataforma no valor recebido, na escolha dos seus clientes, no prazo das tarefas e na forma de recebimento.

4.1.5 Síntese

A análise do estudo conduzido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, em conjunto com os dados da PNAD e PNAD Contínua, revelou-se essencial para uma compreensão aprofundada das dinâmicas do trabalho mediado por plataformas digitais. Esse levantamento proporciona uma base sólida para a triangulação de dados, permitindo contrastar e validar informações coletadas em diferentes fontes, como o levantamento através de questionário quantitativo e entrevistas qualitativas semi-estruturadas. Ao fornecer uma visão detalhada das condições de trabalho dos períodos pré e pós pandemia de covid-19, o estudo contribui para identificar as transformações e impactos específicos nas relações laborais dos entregadores.

A compilação e o tratamento dos dados recentes, publicados em 2022 e apresentados na tabela 4, aliados aos dados históricos, proporcionam uma base numérica sólida para a análise das condições de trabalho dos entregadores vinculados a plataformas ao longo do tempo. Esses dados serão de fundamental importância na etapa subsequente da pesquisa, uma vez que oferecem uma perspectiva nacional que servirá de ponto de partida para uma análise mais aprofundada, com enfoque específico na realidade da cidade de São Paulo.

Tabela 4 - : Condição de trabalho de motocicletas em atividade de malote e entrega no terceiro trimestre de 2022 - Brasil.

Condição de trabalho	Renda média mensal (R\$)	Jornada de trabalho média semanal (h)	Renda média/ Hora trabalhada (R\$/h)	Contribuintes para instituto de previdência em qualquer trabalho (%)
Total	1.994	45,2	11,0	31,0
Plataformizados	1.784	47,6	9,4	22,3
Não plataformizados	2.210	42,8	12,9	39,8

Fonte: PNAD Contínua (2022), Elaboração própria (2024).

4.2 Resultados e análise da survey

Neste tópico serão apresentados os resultados referentes ao questionário respondido pelos entregadores motociclistas. Por conta do número elevado de perguntas, os resultados serão apresentados através da análise de dados pelas seguintes temáticas: perfil sociodemográfico; jornada de trabalho; renda e remuneração; saúde do trabalhador; segurança do trabalhador e acidentes de trabalho; e por fim, condições gerais de trabalho.

4.2.1 Perfil sociodemográfico

O questionário se iniciava com um conjunto de perguntas visando traçar o perfil dos motociclistas entregadores de São Paulo. Os resultados abaixo representam as respostas das perguntas de número 1, 2, 3, 4 e 5.

Baseado nos resultados, podemos destacar os seguintes pontos sobre o perfil dos motociclistas entregadores que participaram da pesquisa:

A maioria dos motofretistas participantes é do gênero masculino (84,7%), com uma participação feminina minoritária de 15,3%. Esses dados refletem uma predominância masculina na profissão, o que é comum em ocupações que envolvem transporte e trabalho nas ruas, especialmente em condições de alta exposição a riscos.

Em relação à faixa etária, observa-se que a maioria dos entregadores é jovem: 50,8% têm entre 18 e 25 anos, e 42,4% estão na faixa de 26 a 35 anos. Isso indica que mais de 90% dos trabalhadores têm menos de 35 anos, o que pode estar relacionado com a exigência física somada com as condições de trabalho da profissão e a busca por flexibilidade de trabalho, que atrai especialmente trabalhadores mais jovens.

Quanto ao nível de escolaridade, 61% dos entregadores têm o ensino médio completo ou algum nível de ensino superior, mas sem conclusão. Esse dado sugere que a profissão inclui trabalhadores com um nível de escolaridade baixo e intermediário, o que pode indicar dificuldades para encontrar outras oportunidades de emprego formal que exijam maior qualificação.

Na categoria de trabalho, 84,7% dos entregadores atuam como trabalhadores autônomos, sem vínculo formal com empresas, reforçando o caráter precário e flexível desse tipo de ocupação, típica da economia de plataforma.

Por fim, em relação ao tempo de trabalho como motofretistas, 71,1% dos entrevistados afirmaram que trabalham na área há mais de três anos, o que sugere um tempo relevante na

ocupação, apesar das condições desafiadoras. Essa permanência pode indicar uma dependência econômica desse trabalho ou dificuldades em migrar para outras profissões.

Esses dados proporcionam uma visão clara sobre o perfil sociodemográfico e as condições gerais de trabalho dos motofretistas da cidade de São Paulo e podem ser observados de maneira compilada na tabela 5 abaixo.

Tabela 5 - Características sociodemográficas dos participantes da survey (2024)

Motociclistas Entregadores	
Gênero	
84,7% Masculino	15,3% Feminino
Idade	
50,8% 18 - 25 anos	42,4% 26 - 35 anos
Principal Nível de Escolaridade	
61% Médio completo ou Superior incompleto	
Categoria	
84,7% trabalhadores autônomos	
Tempo de trabalho	
71,1% trabalham há mais de 3 anos	

Fonte: Elaboração própria (2024).

4.2.2 Jornada de trabalho

As perguntas de número 6 e 7 fazem referência à jornada de trabalho no período pré pandemia e período atual. O intuito com ambas as perguntas foi entender o comportamento da jornada de trabalho dos entregadores motociclistas ao longo do tempo.

Com base nos dados obtidos, é possível observar mudanças significativas na jornada de trabalho dos motofretistas antes da pandemia (2020) e em 2024, os quais estão ilustrados no gráfico 7.

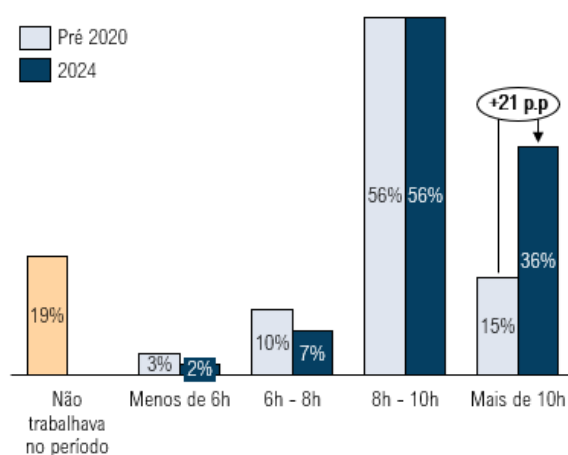
Antes de 2020, uma proporção relevante dos entrevistados (19%) não trabalhava como motofretista, o que indica um aumento na adesão à profissão durante e após a pandemia, possivelmente devido à alta demanda por entregas e à necessidade econômica. Em 2024, 2% dos entrevistados estão trabalhando menos de 6 horas diárias, o que representa uma diminuição na quantidade de trabalhadores com jornadas mais curtas de 1 ponto percentual em comparação ao período anterior ao ano de 2020.

Para os que trabalhavam entre 6 a 8 horas e entre 8 a 10 horas, os percentuais se mantiveram praticamente iguais ao longo do tempo, com 10% dos entrevistados reportando jornadas de 6 a 8 horas em 2020 e 7% em 2024, e 56% reportando entre 8 a 10 horas em ambos os períodos.

A mudança mais expressiva ocorreu no grupo com a jornada de trabalho que supera 10 horas diárias. Antes da pandemia, 15% dos entrevistados trabalhavam nessa faixa, o que já representa um número relevante para a categoria. Esse número aumentou para 36% em 2024, totalizando um crescimento de 21 pontos percentuais, o que indica que quase metade dos participantes trabalham mais de 10 horas diárias. Esse aumento é um indicativo claro de intensificação da jornada de trabalho para uma parcela significativa dos entregadores, possivelmente em resposta à necessidade de compensar o valor pago por entrega e à precarização das condições de trabalho na economia de plataforma.

Esses dados sugerem que, após a pandemia, houve uma ampliação na carga horária dos motofretistas, com mais trabalhadores ultrapassando jornadas de 10 horas diárias, o que reflete uma mudança estrutural nas condições de trabalho dessa categoria. Posteriormente será analisada as curvas de crescimento da renda média dos trabalhadores, possível motivo para o aumento da jornada de trabalho.

Gráfico 7 - Respostas da survey sobre jornada de trabalho dos participantes nos períodos pré 2020 e 2024.



Fonte: Elaboração própria (2024).

4.2.3 Renda e remuneração

As perguntas de números 8, 9 e 10 tiveram como objetivo identificar a percepção dos participantes em relação à renda média obtida nos períodos estudados. Além de investigar a percepção isolada sobre a renda no período anterior a 2020 e no ano de 2024, também foi solicitado que os participantes avaliassem a evolução dessa renda, indicando se ela era suficiente para atender às necessidades básicas de cada trabalhador.

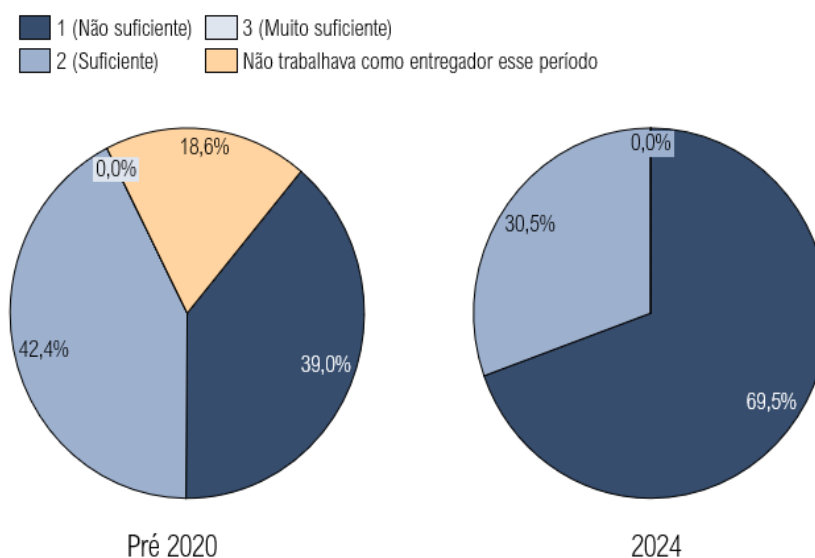
A análise dos dados obtidos sobre a suficiência da renda dos entregadores para atender às necessidades básicas revela uma piora nas percepções dos trabalhadores entre o período pré-2020 e o ano de 2024. O gráfico 8 representa a resposta das perguntas de número 8 e 9, ambas com o questionamento: “a sua renda mensal com as entregas é suficiente para cobrir suas despesas básicas?”. É apresentada uma comparação direta entre esses dois momentos, evidenciando uma mudança expressiva na avaliação da renda entre os entregadores.

No período pré-2020, uma parcela significativa dos participantes (42,4%) considerava que a renda obtida com as entregas era suficiente para cobrir suas necessidades básicas. Em contraste, 39,0% dos entrevistados afirmaram que a renda era "não suficiente", refletindo uma insatisfação com os ganhos já existentes antes da pandemia. Ainda nesse período, 18,6% dos participantes relataram que não trabalhavam como entregadores, indicando que o crescimento da categoria se intensificou nos anos seguintes.

Em 2024, observa-se uma piora perceptível nas condições financeiras dos entregadores. O percentual daqueles que consideram a renda "suficiente" para atender às necessidades básicas caiu para 30,5%, enquanto o grupo que classificou a renda como "não suficiente" aumentou para 69,5%. Esse aumento de aproximadamente 30 pontos percentuais demonstra uma percepção generalizada de que a remuneração obtida com o trabalho em plataformas de entrega se tornou ainda mais inadequada, especialmente no contexto pós-pandemia. Tal crescimento na insatisfação pode ser atribuído a uma possível queda no poder aquisitivo da categoria, associada a um aumento no custo de vida que não foi acompanhado por ajustes proporcionais na remuneração.

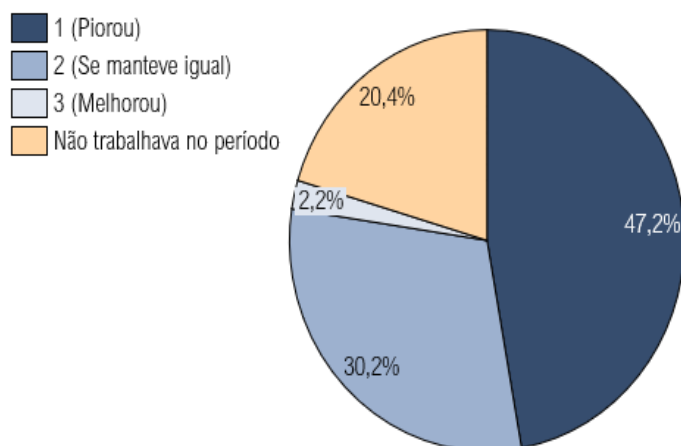
A percepção de piora se torna ainda mais clara com a resposta da pergunta de número 10: “Como está a sua renda em comparação ao período anterior a 2020?”, indicada no gráfico 9. A figura evidencia que quase metade dos entrevistados, 47,2%, acredita que sua renda piorou em comparação ao período anterior à pandemia. Esse dado é indicativo de uma deterioração nas condições financeiras da categoria, mesmo com o aumento da demanda por serviços de entrega.

Gráfico 8 - “A sua renda mensal com as entregas é suficiente para cobrir suas despesas básicas (períodos pré 2020 e 2024)?”.



Fonte: Elaboração própria (2024).

Gráfico 9 - “Como está a sua renda em comparação ao período anterior a 2020?”



Fonte: Elaboração própria (2024).

4.2.4 Saúde do trabalhador

A questão da saúde dos trabalhadores foi abordada nas perguntas de número 15, 16, 19, 20, 21 e 22. A análise dos dados relativos à posse de seguro saúde entre os motofretistas, representada no gráfico 10, evidencia uma ligeira melhora na cobertura, embora a maioria dos trabalhadores ainda permaneça sem essa proteção básica.

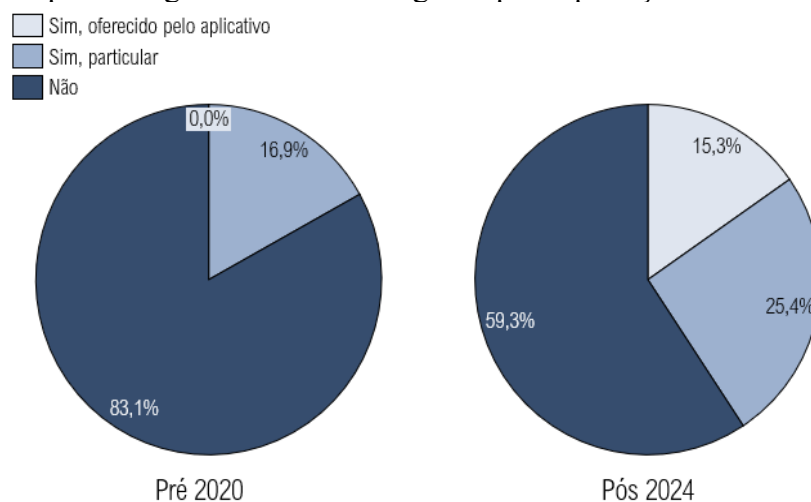
No período pré-2020, a maioria dos entrevistados (83,1%) relatou não possuir seguro saúde, indicando que os entregadores estavam amplamente desprotegidos em relação a cuidados

de saúde. Apenas 16,9% possuíam seguro saúde particular, e nenhum dos entrevistados declarou ter recebido seguro oferecido pelas plataformas.

Em 2024, embora o percentual de entregadores sem seguro saúde ainda seja majoritário, ele caiu para 59,3%. Observa-se um aumento no número de trabalhadores com seguro particular, que subiu para 25,4%, e uma nova categoria aparece: 15,3% dos entrevistados agora possuem seguro saúde oferecido pelo aplicativo. Essa última inclusão representa um avanço no sentido de oferecer algum nível de proteção, embora ainda seja insuficiente para atender a uma parcela significativa dos motofretistas. O oferecimento de seguro saúde por algumas empresas de plataforma será abordado posteriormente com maior profundidade.

Esses dados mostram que, apesar de uma leve melhoria na oferta de seguro saúde – especialmente com a entrada de seguros oferecidos pelos aplicativos –, a maioria dos motofretistas continua desprotegida. Isso ressalta a precariedade das condições de trabalho na economia de plataforma, onde a responsabilidade por cuidados com a saúde ainda recai majoritariamente sobre o próprio trabalhador.

Gráfico 10 - “Você possui seguro de saúde ou algum tipo de proteção em caso de acidentes?”.



Fonte: Elaboração própria (2024).

Foram também abordadas questões relacionadas à saúde física e mental dos trabalhadores, as quais analisaremos os resultados a seguir.

4.2.4.1 Saúde física

A avaliação dos dados sobre a saúde física dos motofretistas revela uma piora perceptível entre o período pré-2020 e o ano de 2024. O gráfico 11 mostra uma comparação direta das autopercepções dos trabalhadores sobre sua condição física nesses dois momentos.

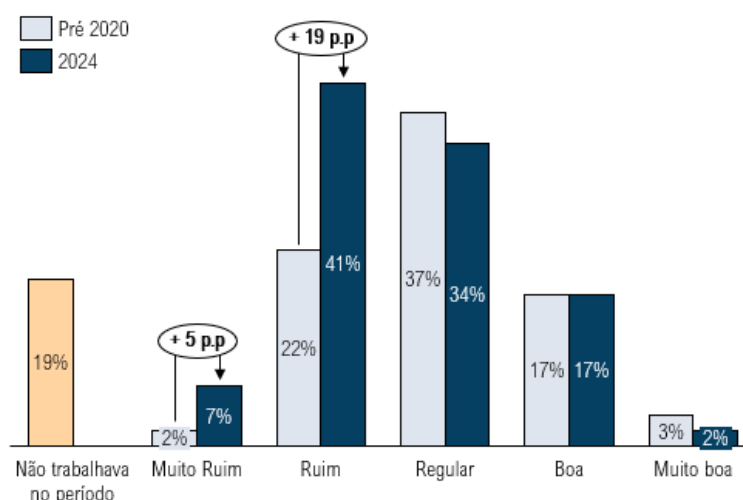
Antes de 2020, a saúde física dos entregadores era avaliada de forma relativamente equilibrada, com 37% classificando-a como "regular" e 22% como "ruim". Apenas 2% dos participantes consideravam sua saúde "muito ruim". No lado positivo, 17% dos entrevistados classificaram sua saúde como "boa", e 3% como "muito boa".

Em 2024, observa-se um agravamento nas avaliações. A porcentagem de trabalhadores que classificam sua saúde como "ruim" aumentou para 41%, uma alta de 19 pontos percentuais em relação ao período pré-pandêmico. Além disso, a categoria "muito ruim" cresceu de 2% para 7%, representando um aumento de 5 pontos percentuais. Esses números sugerem uma deterioração geral da saúde física dos motofretistas, possivelmente relacionada à intensificação da carga de trabalho e à falta de suporte das plataformas.

Paralelamente, a proporção de entregadores que avaliam sua saúde como "boa" se manteve em 17%, e aqueles que a consideram "muito boa" passaram de 3% para apenas 2% em 2024.

Esses dados indicam uma piora na saúde física dos motofretistas ao longo dos últimos anos e será analisada com maior profundidade posteriormente com informações obtidas através das entrevistas qualitativas com os trabalhadores.

Gráfico 11 - “Como você avalia a sua saúde física?”.



Fonte: Elaboração própria (2024).

4.2.4.2 Saúde Mental

A análise dos resultados sobre a percepção da saúde mental dos motofretistas também revela uma piora entre o período pré-2020 e o ano de 2024, sugerindo um agravamento nas condições psicológicas dos trabalhadores ao longo dos últimos anos. O gráfico 12 comparativo apresenta uma mudança significativa nas avaliações dos próprios entregadores quanto ao seu estado de saúde mental.

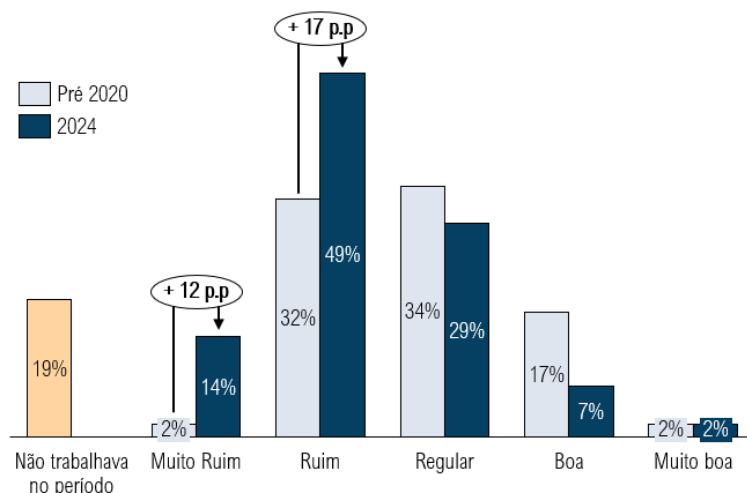
No período pré-2020, já havia uma proporção preocupante de motofretistas enfrentando dificuldades psicológicas: 32% classificaram sua saúde mental como "ruim", enquanto 2% a consideraram "muito ruim". Embora esses percentuais já indiquem desafios para o bem-estar mental, a maioria dos trabalhadores avaliava sua saúde mental como "regular" (34%), e 17% indicavam estar em uma condição "boa". Apenas 2% classificaram sua saúde mental como "muito boa".

No entanto, em 2024, verifica-se uma piora significativa nas percepções. A parcela de trabalhadores que consideram sua saúde mental "ruim" aumentou para 49%, representando um acréscimo de 17 pontos percentuais em relação ao período anterior. Além disso, a porcentagem de entregadores que classificam sua saúde mental como "muito ruim" cresceu de 2% para 14%, uma elevação de 12 pontos percentuais. Esses números sugerem uma deterioração clara e generalizada nas condições psicológicas dos entregadores.

Paralelamente, houve uma queda acentuada na proporção de trabalhadores que consideram sua saúde mental positiva. Em 2024, apenas 7% avaliaram sua saúde mental como "boa", o que representa uma redução significativa em comparação aos 17% registrados antes de 2020. A avaliação "muito boa" manteve-se praticamente inalterada, com apenas 2% dos entrevistados.

Esses resultados indicam uma piora geral no bem-estar mental dos motofretistas ao longo dos últimos anos, refletindo o impacto das condições de trabalho na economia de plataforma. A intensificação das demandas impostas pelas plataformas, a pressão para atender a altos volumes de entrega e a falta de apoio institucional podem ser possíveis fatores para o aumento do estresse e o desgaste psicológico desses trabalhadores.

Gráfico 12 - “Como você avalia a sua saúde mental?”.



Fonte: Elaboração própria (2024).

4.2.5 Segurança e acidentes de trabalho

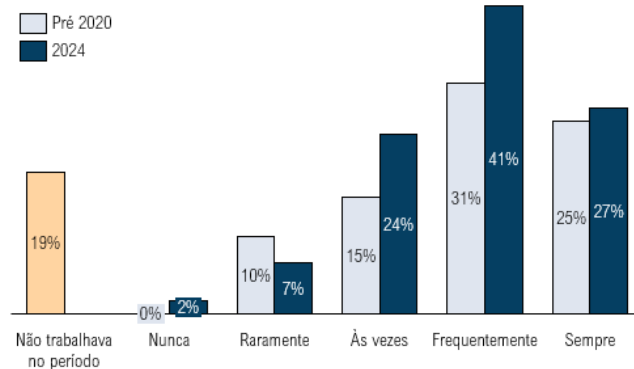
Será apresentado neste respectivo subtópico a percepção dos entregadores sobre a sua segurança no trânsito e um breve aprofundamento sobre acidentes de trabalho, referente às perguntas 11, 12, 13, 14 (acidentes de trabalho) e 17, 18 (segurança).

No gráfico 13 possível analisar os dados sobre a exposição a condições perigosas no trânsito entre os motofretistas, os quais revelam um aumento significativo na percepção de risco entre o período pré-2020 e o ano de 2024. A pergunta "Com que frequência você se sentia exposto a condições perigosas no trânsito?" mostrou que, em 2024, uma proporção maior de entregadores considera que frequentemente ou sempre enfrentam situações de risco nas vias.

Antes de 2020, 31% dos entrevistados relataram se sentir frequentemente expostos a condições perigosas no trânsito, enquanto 25% afirmaram que essa exposição era constante (sempre). Já em 2024, esses percentuais aumentaram para 41% e 27%, respectivamente. Por outro lado, a porcentagem de motofretistas que se sentiam raramente expostos a condições perigosas caiu de 10% para 7%, e o número dos que indicaram "às vezes" subiu de 15% para 24%.

Os dados indicam um número expressivo de entregadores que se sentem expostos a condições perigosas durante o trabalho, além de uma piora dessa percepção ao longo do tempo.

Gráfico 13 - “Com que frequência você se sentia exposto a condições perigosas no trânsito?”.



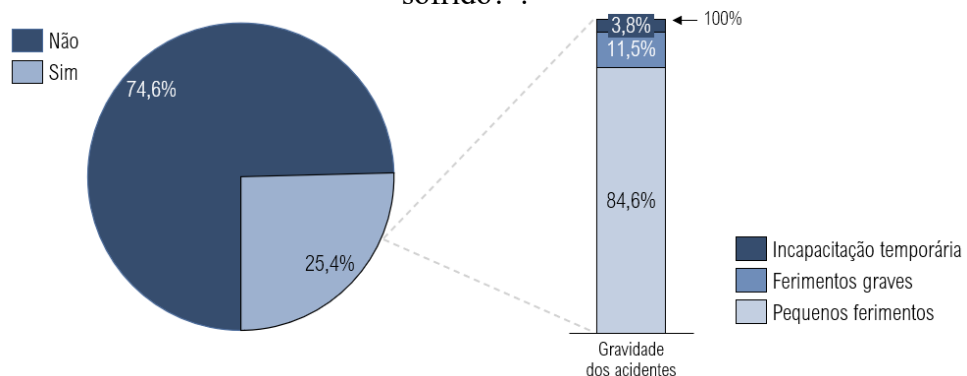
Fonte: Elaboração própria (2024).

Em relação aos acidentes de trabalho entre motofretistas mostra que uma parcela significativa desses trabalhadores já se envolveu em algum tipo de acidente enquanto realizava atividades de entrega. De acordo com o gráfico 14 (gráfico de pizza à esquerda), aproximadamente 1 em cada 4 dos entrevistados relataram já ter sofrido acidentes de trabalho.

Para aqueles que já sofreram acidentes, o gráfico 14 à direita detalha a gravidade das lesões. A maioria, 84,6%, relatou ter sofrido pequenos ferimentos, o que indica que os acidentes mais comuns resultam em lesões leves. Contudo, 11,5% dos entrevistados afirmaram ter sofrido ferimentos graves, e 3,8% passaram por acidentes que resultaram em incapacitação temporária, o que destaca o potencial de gravidade nas condições enfrentadas por esses profissionais.

Essa situação expõe o alto risco a que esses trabalhadores estão expostos no trânsito e sua vulnerabilidade financeira ao dependerem de sua condição física para garantir a renda.

Gráfico 14 - “Você já sofreu algum acidente de trabalho/ Qual a gravidade do acidente sofrido?”.

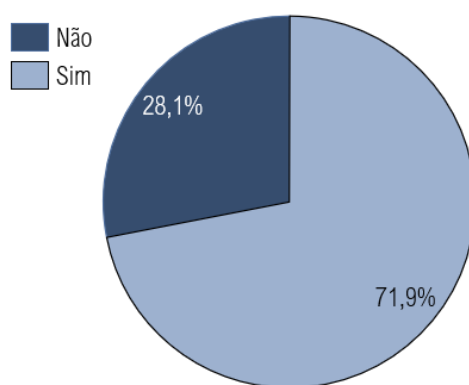


Fonte: Elaboração própria (2024).

Se o número de participantes que já sofreram acidentes surpreende, o número de trabalhadores que conhecem alguém que já se acidentou no trabalho de entregador é ainda mais alarmante. De acordo com a análise dos resultados expostos no gráfico 15, 71,9% dos participantes responderam "sim" à pergunta sobre conhecer colegas que passaram por acidentes de trabalho, enquanto 28,1% afirmaram "não".

Esses números sugerem que acidentes de trabalho são uma ocorrência comum entre os motofretistas, com uma alta probabilidade de trabalhadores terem contato direto com colegas que enfrentam situações de risco. Esse cenário reflete a natureza perigosa da profissão.

Gráfico 15 - “Você conhece alguém que já sofreu algum acidente trabalhando como entregador?”.



Fonte: Elaboração própria (2024).

4.2.6 Condições gerais de trabalho

Por fim, foram avaliadas também condições gerais de trabalho, como a sensação de controle sobre a jornada de trabalho nos períodos estudados e a percepção de como as condições de trabalho vem mudando ao longo do tempo. O gráfico 16 é referente às perguntas da *survey* de número 23 e 24, já o gráfico 17 refere-se à pergunta de número 25.

A análise dos dados sobre a percepção de controle dos motofretistas em relação à quantidade de horas trabalhadas por dia, representada pelo gráfico 16, revela que, ao longo dos anos, muitos desses trabalhadores ainda sentem que possuem pouca ou nenhuma autonomia sobre sua jornada de trabalho.

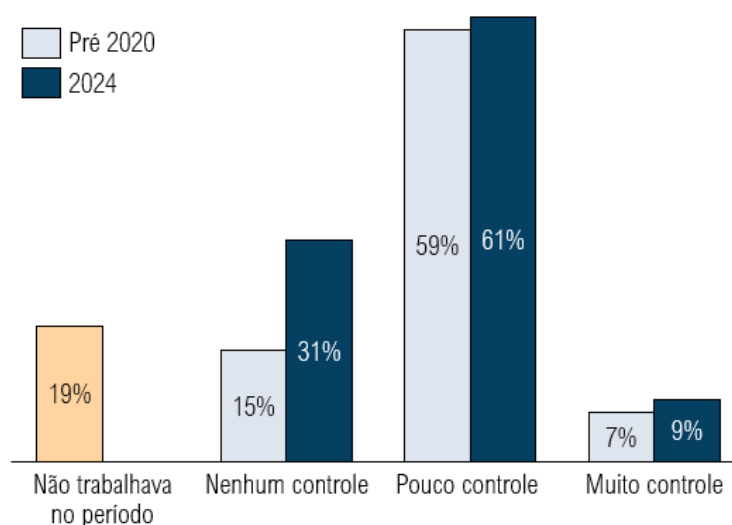
No período pré-2020, 59% dos entrevistados afirmaram ter "pouco controle" sobre suas horas de trabalho, enquanto 15% relataram "nenhum controle". Já em 2024, observa-se uma leve

piora nessa percepção: 61% indicaram ter "pouco controle", enquanto o percentual dos que sentem "nenhum controle" aumentou para 31%. Esses números sugerem que, para a maioria dos entregadores, a flexibilidade de definir suas horas de trabalho é muito limitada, possivelmente em função das exigências e demandas dos aplicativos, que determinam os horários de maior movimentação e melhores oportunidades de ganho, além da carga horária elevada.

Por outro lado, ainda existe uma pequena porcentagem dos motofretistas que sentem possuir controle efetivo sobre sua jornada. No período pré-2020, 7% dos entrevistados afirmaram ter "muito controle" sobre suas horas de trabalho. Em 2024, esse percentual aumentou ligeiramente para 9%, por mais que ainda represente uma minoria.

Esses dados indicam que, embora o trabalho em plataformas de entrega seja promovido como uma ocupação "autônoma", a realidade para a maioria dos motofretistas é de controle limitado sobre sua jornada. O presente tópico será analisado posteriormente com a triangulação dos dados levantados no tópico 4.1 e das entrevistas qualitativas realizadas no tópico 4.3.

Gráfico 16 - “Você sente que tem controle sobre quantas horas trabalha por dia?”.



Fonte: Elaboração própria (2024).

Finalmente, a análise dos dados sobre a percepção dos motofretistas em relação às condições de trabalho em 2024, comparadas com o período pré-pandemia (pré 2020), revela que a maioria dos trabalhadores percebe uma piora em suas condições laborais.

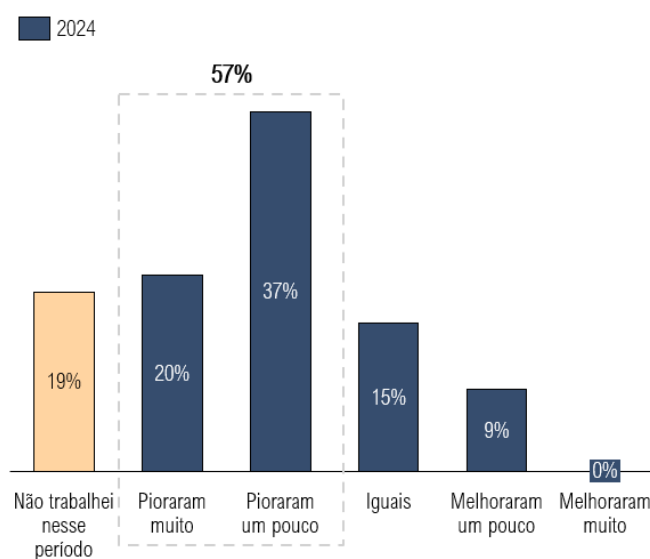
De acordo com o gráfico 17, 57% dos entrevistados indicaram que suas condições de trabalho "pioraram" de alguma forma, sendo que 20% consideram que "pioraram muito" e 37% afirmam que "pioraram um pouco". Essa maioria expressiva evidencia que as mudanças nas

condições de trabalho pós-pandemia foram, em grande parte, negativas para os motofretistas. Esse resultado pode estar relacionado ao aumento da carga de trabalho, à intensificação da competitividade e à pressão constante por desempenho nas plataformas de entrega.

Além disso, 15% dos entrevistados consideram que as condições de trabalho permanecem "iguais" em comparação ao período pré-2020, o que sugere uma estagnação sem melhorias, mesmo em um contexto de maior demanda por entregas e intensificação do trabalho nas ruas. Apenas 9% dos motofretistas indicaram que suas condições de trabalho "melhoraram um pouco", enquanto nenhum participante relatou que as condições "melhoraram muito".

Esses dados reforçam a percepção de precarização no trabalho dos motofretistas, com a pandemia atuando como um fator que agravou as dificuldades enfrentadas por esses profissionais.

Gráfico 17 - “O que você acha sobre as suas condições de trabalho atuais em comparação com o período até 2019 (pré-pandemia)?”.



Fonte: Elaboração própria (2024).

4.3 Entrevistas qualitativas

Utilizando-se da estrutura dos dados quantitativos levantados através da survey, foi definido o roteiro das entrevistas semiestruturadas com o objetivo de obter profundidade sobre as temáticas levantadas. Seguindo o que foi previamente estabelecido no tópico 3.3 de metodologia, o presente subtópico apresentará os resultados das entrevistas qualitativas semiestruturadas feitas com os trabalhadores entrevistados e com os representantes da instituição “SindimotoSP”. Serão apresentados seguindo a seguinte estrutura: perfil sociodemográfico e contexto; jornada de

trabalho; renda e remuneração; saúde do trabalhador; segurança do trabalhador e acidentes de trabalho; condições de trabalho e perspectiva de futuro.

4.3.1 Motoboys

4.3.1.1 Perfil sociodemográfico

Os participantes da pesquisa foram, predominantemente, do gênero masculino, com média de idade de 30,3 anos (mínima de 21 e máxima de 50), cor de pele parda (67%) e todos residentes da cidade de São Paulo. Os entregadores E1, E2, E3 e E4 possuem de 21 a 26 anos, enquanto os entregadores E5 e E6 possuem, respectivamente, 50 e 38 anos.

Os entrevistados são predominantemente entregadores de plataforma, sem vínculo empregatício, trabalhando apenas para as plataformas digitais, sendo o Ifood a principal delas. Apenas o entregador E2 possui carteira assinada, trabalha como pizzaiolo e se utiliza das entregas de aplicativo como forma de obter renda extra. Alguns também trabalham para a Rappi, Uber Eats e 99 entregas. Apenas um dos entrevistados, o E4, não trabalha para a plataforma Ifood, por questões que serão aprofundadas mais adiante.

Em relação à escolaridade, nenhum deles chegou ao ensino superior, todos fizeram no máximo o ensino médio completo. O tempo de trabalho como entregador de aplicativo é em média de 4 anos, variando de 1 ano a até mesmo 8 anos, como é o caso do E6.

Dois dos entrevistados, E1 e E2, utilizam o trabalho de entregador de plataforma como forma de renda extra. O E2, como dito anteriormente, trabalha de maneira formalizada em uma pizzeria, já o E1, apesar de também trabalhar em pizzeria, tem jornada apenas aos finais de semana sem vínculo empregatício, de maneira informal.

4.3.1.2 Jornada de trabalho

Em relação a jornada de trabalho, praticamente não existe heterogeneidade, todos trabalham de maneira exaustiva quase que diariamente. Ao relatarem as suas rotinas, os entrevistados E1, E2 e E4 revelaram que trabalham cerca de 12h por dia (total de horas trabalhadas com os outros empregos, caso possua), com dois dias de folga durante a semana, que variam de acordo com a rotina de cada um. Um dos entregadores revelou:

Em comparação a alguns anos atrás eu trabalho mais, bem mais [...] como antigamente pagava melhor, eu não lembro de ficar me “matando” desse jeito [...] hoje as coisas aumentaram muito o preço, pra sobreviver não tem outro jeito (E4).

Os entrevistados com o menor número de horas trabalhadas diariamente são os entregadores E3 e E5, de 24 e 50 anos, respectivamente. No entanto, apesar dos menores números diários, existem pontos que chamaram a atenção em relação à rotina de ambos. Primeiro, em relação ao E5, que além da sua idade avançada de 50 anos, trabalha numa escala de 6x1, de segunda a sábado, com folga apenas aos domingos. O segundo ponto foi em relação à rotina de trabalho do entrevistado E3.

Hoje a minha rotina de trabalho funciona assim: acordo todos os dias às 11h e trabalho das 12h às 15h, paro para almoçar às 15h e volto das 18h à meia-noite. [...] Isso deve dar umas 9h por dia, mais ou menos [...] Faço isso todos os dias, de segunda a segunda, só tiro o dia de folga quando fico muito cansado [...] Sinto que da pandemia pra cá a gente tem trabalhado mais, sinto muito cansaço todos os dias (E3).

4.3.1.3 Renda e remuneração

No que tange a temática de renda e remuneração, o objetivo das entrevistas foi entender não os valores exatos obtidos mensalmente pelos entregadores, mas sim a dinâmica da remuneração através das plataformas e a sustentabilidade dessa renda ao longo do tempo.

A remuneração dos trabalhadores nas plataformas de entrega funciona predominantemente com base em dois fatores: no número de entregas realizadas e na quilometragem percorrida, o que significa que o pagamento é diretamente proporcional ao volume de trabalho executado. O valor de cada entrega, apesar de variar, é de no mínimo R\$6,50 por trecho percorrido. Em vez de um salário fixo, os entregadores recebem por cada entrega concluída, com variações no valor conforme a distância percorrida e o tempo estimado para a entrega.

Além disso, as plataformas costumam oferecer promoções específicas para atrair entregadores em momentos de condições adversas, como chuva intensa ou outros eventos climáticos que dificultam o trânsito. Nesses períodos, as plataformas aumentam temporariamente o valor pago por entrega, aplicando bônus ou tarifas adicionais para compensar o risco e a dificuldade enfrentados pelos entregadores.

De acordo com as entrevistas, essas promoções são estrategicamente aplicadas em horários e dias de alta demanda (de quinta-feira à segunda-feira, por exemplo), como durante chuvas fortes ou eventos inesperados que geram um aumento nos pedidos. Para os entregadores, essas promoções representam uma oportunidade de aumentar a renda em um curto período, mas também

aumentam a pressão e o risco de trabalhar em condições perigosas, como ruas escorregadias e baixa visibilidade.

Sendo assim, o volume de entregas acaba se tornando um fator determinante na renda diária de cada entregador. Entretanto, o que define quantas entregas cada trabalhador receberá? Quem, ou o que, se chama “sistema de score”. O sistema de pontuação, ou “score”, utilizado pelo iFood e outras plataformas de entrega, é um algoritmo que se utiliza de inteligência artificial e avalia o desempenho dos entregadores e influencia diretamente o volume de pedidos que eles recebem. Esse sistema promove uma jornada de trabalho gamificada composta por diversos fatores, como a taxa de aceitação de pedidos, horas logadas no aplicativo, a pontualidade nas entregas, as avaliações dos clientes e, em alguns casos, a proximidade geográfica em relação aos estabelecimentos.

De acordo com os entrevistados, o sistema de score das plataformas atualiza a nota do entregador semanalmente baseado em indicadores das entregas dos últimos 28 dias. O Score varia de 1 a 3 e quanto maior o nível, maior a chance de receber pedidos. Os entrevistados revelaram que para um novo entregador recém inserido na plataforma, é necessário o mínimo de 28 horas logadas no aplicativo para que o sistema de score contabilize a presença do entregador e faça com o que o mesmo comece a receber pedidos.

Para manter um score elevado, os entregadores precisam aceitar a maioria dos pedidos que recebem, realizar as entregas dentro do tempo previsto e evitar avaliações negativas dos clientes e estabelecimentos. Caso o entregador recuse pedidos, atrase as entregas ou receba reclamações, sua pontuação tende a cair, o que reduz o número de pedidos que ele recebe, além de limitar o acesso a horários mais rentáveis e áreas de maior demanda. Um dos entregadores se referiu aos bloqueios sofridos por recusar pedidos consecutivamente na plataforma como “castigo” em uma de suas falas:

Eu consigo escolher os pedidos que eu entrego, só não posso escolher muito [...] se ficar recusando muitas entregas, eles te deixam te castigo (bloqueiam) por 15 minutos, são 4 cancelamentos seguidos. [...] Esse é o problema, se depois desse castigo (bloqueio) você continuar recusando, o tempo de bloqueio só aumenta. [...] Eu mesmo já fui bloqueado dessa forma várias vezes, principalmente quando me “mandam” para locais muito distantes (E5).

Em determinadas plataformas a opção de trabalho escolhida pelo entregador também influencia o score e consequentemente as demandas de entregas ofertadas. Na Rappi, por exemplo, foi relatado pelo entregador E4 que existem duas opções de trabalho: na primeira opção, existe a

opção de aceitar ou não as entregas, sem teoricamente uma penalização no caso de recusar entregas ofertadas; na segunda opção, o entregador trabalha com a opção de aceitar todas as entregas ofertadas automaticamente, sem opção de escolha. De acordo com o entrevistado, nessa plataforma específica, trabalhar na primeira opção não é vantajoso para o entregador, essa opção é responsável por diminuir o score e consequentemente oferecer uma menor demanda de entregas.

Essa estrutura de pontuação impõe uma pressão constante aos motofretistas, que se veem obrigados a aceitar todas as entregas para manter um bom score e garantir uma renda mínima. Consequentemente, o sistema de score acaba restringindo a autonomia dos entregadores, incentivando jornadas longas e dificultando pausas ou recusas de pedidos, mesmo em condições desfavoráveis, como locais distantes ou situações de alto risco no trânsito.

Além dos bloqueios por recusas consecutivas de pedidos, a plataforma também penaliza os trabalhadores por atrasos - seja na retirada, seja na entrega do pedido -, além de reclamações e avaliações negativas advindas de clientes e restaurantes. Não foi incomum ouvir histórias sobre bloqueios e banimentos entre os entrevistados, todos eles já foram, ou pelo menos conhecem alguém que sofreu uma represália das plataformas digitais. Ponto que foi levantado em quase todas as conversas foi a falta de suporte e transparência da plataforma quanto às penalizações. Sempre que algo acontecia e era necessário recorrer ao suporte do aplicativo, seja por conta de uma penalidade ou necessidade de ajuda com alguma situação específica, quase que integralmente o contato acontecia de forma virtual através de *chatbots* ³controlados por inteligência artificial. Alguns dos entrevistados relataram que durante o seu tempo trabalhando nunca sequer tiveram contato com alguma pessoa física, apenas “robôs”. Algumas das situações contadas por eles fornecem uma melhor dimensão dos problemas enfrentados, como pode-se ver nas citações abaixo:

Eu nunca cheguei a ser bloqueado, mas o meu irmão já. [...] A situação foi a seguinte: ele não conseguiu finalizar a entrega por que o cliente não estava no local, [...] ele tentou recorrer, falar com o suporte, mas não deu em nada, [...] depois de um tempo a plataforma reconheceu como se a entrega tivesse sido “desviada” e uma semana depois a conta dele foi banida da plataforma. [...] Ele ficou com a conta banida por 2 anos e durante esse tempo só conseguia ser atendido por inteligência artificial. [...] Ele só conseguiu recuperar a conta mês passado e durante esses anos teve que se virar para conseguir uma outra fonte de renda (E3).

Hoje eu só trabalho com a Rappi, Uber Eats e 99 entregas porque fui bloqueado do iFood desde o ano passado. [...] Fui fazer uma entrega e meu pneu da moto acabou furando, [...]

³ Chatbots são sistemas interativos projetados para manter conversas naturais com usuários (KERLY, Anne; HALL, Penny; BULL, Susan, 2007)

isso era em torno de 20h da noite e por conta do horário e local, não tinha nenhuma borracharia aberta.. [...] Reportei o ocorrido e depois de uma semana fui bloqueado, sem muita justificativa. [...] Foi péssimo, fiquei desamparado, tive que recorrer aos outros aplicativos e aprender a usar eles o mais rápido possível, hoje pelo menos já consegui me recuperar, mas na época foi um baque (E4).

Em relação à sustentabilidade de renda ao longo do tempo, as opiniões divergem. Alguns entrevistados acreditam que é possível obter uma renda que atenda às suas necessidades básicas e até mesmo permita alguns “luxos”, como viajar, etc. Os entrevistados que relataram essas respostas eram mais jovens, sem filhos e com menor tempo de trabalho. Já o restante do grupo possui uma visão diferente. Muitos deles responderam com a seguinte frase: “A gente consegue sobreviver”. Um deles, o entrevistado E6 que trabalha como entregador desde 2017 afirmou: “Quem fez dinheiro quando começou, fez. Quem não fez, já era”. Pedi para que o mesmo explicasse a frase:

Antigamente você conseguia fazer dinheiro, dinheiro de verdade [...] eu tava lá, eu fiz. [...] De 2015 até 2019 os aplicativos estavam querendo ganhar espaço [...] pagavam mais pela rota, as promoções e bônus eram bem mais agressivos e aconteciam quase que o tempo todo [...] Nesses anos atrás, mais ou menos na época de outubro à dezembro, era o momento de ganhar dinheiro, a gente [entregadores] brincava que essa era a época de fazer o nosso décimo terceiro. [...] Hoje em dia caiu muito, quem fez dinheiro na época, fez (E6).

4.3.1.4 Saúde do trabalhador

Nesse tema, as entrevistas tiveram dois objetivos principais: compreender a percepção dos entregadores sobre sua saúde física e mental e investigar como esses trabalhadores gerenciam sua saúde dentro da atual dinâmica de trabalho. Essa abordagem visa identificar tanto as impressões subjetivas sobre o bem-estar quanto às estratégias adotadas pelos motofretistas para lidar com as exigências e desafios impostos pela profissão.

Em relação à saúde física, apesar das respostas serem em geral positivas, todos os entrevistados relataram estar constantemente cansados diariamente. Já em relação à saúde mental, 4 dos 6 entrevistados mostraram sentir estresse e pressão elevada durante o trabalho, também quase que diariamente. Ao serem questionados sobre as razões das sensações de cansaço, pressão e estresse, os principais motivos foram: condições perigosas no trânsito e a dinâmica das relações de trabalho com os restaurantes e clientes.

Apenas um dos entrevistados, identificado como E6, de 38 anos, relatou possuir seguro-saúde. Os demais participantes, incluindo E5, de 50 anos, afirmaram não contar com qualquer tipo

de cobertura ou suporte relacionado à saúde. Essa situação evidencia a vulnerabilidade dos entregadores em relação ao acesso a cuidados médicos, refletindo a ausência de benefícios proporcionados pelas plataformas de entrega.

Segundo matéria publicada pela revista *Exame* (2020) em 2019 o IFood, em meio a críticas e protestos em relação às más condições de trabalho oferecidas, passou a oferecer um seguro contra acidentes pessoais que cobre despesas médicas e indenizações por invalidez ou morte decorrentes de acidentes ocorridos durante a atividade de entrega. No entanto, apenas 1 dos 6 entrevistados tinha conhecimento sobre os possíveis benefícios.

Outro ponto relevante abordado foi a forma como os trabalhadores gerenciam sua saúde dentro da atual dinâmica de trabalho. Os relatos evidenciam uma rotina em que não há espaço para lidar com imprevistos relacionados à saúde, sendo frequente o relato de motofretistas que continuam a trabalhar mesmo em condições de dor física ou enfermidades. Essa situação é justificada pelo modelo precarizado de trabalho adotado pelas plataformas, que não estabelece vínculo empregatício nem garante direitos trabalhistas. Nesse contexto, caso o trabalhador seja incapaz de desempenhar suas funções devido a limitações físicas, ele não receberá remuneração, reforçando a vulnerabilidade dessa categoria. Ao ser questionado se já ocorreu de trabalhar em dias que esteve doente, o entregador E6 deu a seguinte resposta:

Saúde? Aqui não tem plano de saúde, só plano de quilometragem. [...] Eu trabalho fazendo chuva, sol, com dor ou sem, com gripe ou sem [...] Toma um dorflex e vamo pra cima [...] Se você não fizer, tem alguém que faça no seu lugar, somos apenas números para eles (E6).

4.3.1.5 Segurança do trabalhador e acidentes de trabalho

Apesar da semelhança de respostas e vivências durante as entrevistas, todas elas apresentaram um momento em questão que se repetiu e chamou mais a atenção. O momento ocorreu durante os questionamentos relacionados à segurança e acidentes no trabalho. As respostas dos motofretistas entrevistados revelam que os acidentes e a insegurança no trânsito são questões centrais nas condições de trabalho dessa categoria. Dos 6 entregadores entrevistados, 4 já sofreram acidentes e todos conhecem colegas de profissão que já se acidentaram durante as entregas. O entrevistado E5, de 50 anos, enfatizou o medo que sente ao sair para o trabalho todos os dias, apesar de nunca ter se acidentado durante as entregas:

Nunca me acidentei - graças a Deus - mas já cheguei muito perto, foi por pouco. [...] Tenho medo, é uma profissão muito perigosa, ainda mais quando chove. [...] Um amigo

meu desistiu da profissão depois de sofrer um acidente no ano passado. [...] Ser motoboy não é para qualquer um (E5).

A percepção de perigo constante no trânsito é uma experiência recorrente. Os entregadores destacaram o risco elevado causado por fechadas de veículos, vias em más condições e a pressão para cumprir prazos de entrega. Esse cenário é agravado pela falta de proteção efetiva, já que, na maioria dos casos, os aplicativos não cobrem custos relacionados a reparos de veículos ou perdas de trabalho decorrentes de acidentes. Os relatos dos entrevistados evidenciam a periculosidade da profissão:

Já sofri acidentes, me envolvi numa batida de carro. [...] Não me machuquei muito, tive apenas ferimentos leves, o problema maior foi a moto, tive muito prejuízo. [...] Tudo que eu precisei fazer para consertar a moto foi por minha conta, sem suporte nenhum do iFood. [...] Confesso que eu tenho muito medo de ter as pernas quebradas durante um acidente e ficar sem andar, [...] conheci um rapaz que em um acidente quebrou as duas pernas, sorte que ele tinha a família pra ajudar, por que não teve suporte nenhum dos aplicativos (E3).

Sinto que as coisas pioraram, [...] o dia a dia do motoboy é muito difícil, perigoso, [...] você sofre “fechadas” dos carros o dia inteiro. [...] A partir do momento que coloco o pé pra fora de casa, sinto que corro risco de vida (E4).

Outro ponto levantado foi a questão do fornecimento de suporte por parte das plataformas com os trabalhadores que sofrem algum tipo de acidente. Como dito no subtópico anterior, apesar de algumas plataformas ofertarem o seguro saúde, a exemplo do iFood, apenas 1 dos 6 entrevistados conhecia o possível benefício. O seguro fornecido pela plataforma contra acidentes cobre despesas médicas e odontológicas de até 15.000 reais, no caso de eventuais acidentes que aconteçam quando o entregador estiver trabalhando para o iFood, em trajeto com o aplicativo ligado. O seguro também tem cobertura de 100.000 reais no caso de morte ou invalidez permanente (EXAME, 2020). O entrevistado E6 foi único que apresentou conhecimento sobre o benefício, e mesmo assim, é o único que possui seguro saúde privado:

O iFood apresenta suporte em casos de acidentes físicos graves, mas o suporte é apenas relacionado à saúde, [...] caso aconteça alguma coisa com a sua moto, o problema é todo seu. [...] Eu me sinto exposto todos os dias, a gente [motoboys] é o nosso próprio paracheque, [...] por isso eu pago meu seguro de saúde, quem trabalha na rua precisa ter (E6).

Além da periculosidade da profissão no que tange à acidentes de trânsito, foram observados padrões em relação ao sofrimento de violências verbais durante os discursos dos entrevistados. Muitos relataram ser tratados com hostilidade tanto por clientes quanto por funcionários de

estabelecimentos parceiros das plataformas. Comentários depreciativos, olhares desconfiados e a demora intencional no atendimento são algumas das formas de desrespeito mencionadas.

Além disso, os entregadores frequentemente lidam com estigmas sociais associados à profissão, sendo vistos como trabalhadores de baixa qualificação e enfrentando discriminação em diversos ambientes. Situações de violência verbal também foram relatadas, especialmente quando há atrasos ou problemas nas entregas, com clientes agindo de forma grosseira e, em alguns casos, preconceituosa. Alguns trechos que reforçam os pontos citados anteriormente:

Preconceito e violência verbal acontecem o tempo todo, em qualquer lugar que você vai, [...] não tem o que fazer, a sociedade vê o motoboy como ladrão. [...] Já passei por várias situações, uma que me marcou foi uma entrega que fiz no Morumbi, a cliente se negava a passar o código do pedido enquanto não acabasse de conferir se todos os itens estavam na sacola.. [...] Ela ficou na gaiola do prédio, enquanto eu fiquei do lado de fora, na chuva. [...] Ela ainda falou algo sobre os motoboys, mas não consegui ouvir direito. [...] Me senti constrangido (E6).

Já vi e ouvi muita coisa. [...] O que mais acontece é ser destratado nos restaurantes, [...] te olham atravessado, te ignoram, fazem você esperar. [...] Sinto que tem muito preconceito com os motoboys (E3).

4.3.1.6 Condições de trabalho e perspectiva de futuro

As entrevistas realizadas com os motofretistas revelam percepções ambíguas sobre a autonomia no trabalho e uma perspectiva predominantemente negativa em relação ao futuro na profissão. Apesar de as plataformas frequentemente promoverem a ideia de que os entregadores têm controle total sobre suas jornadas, muitos relatam que sua autonomia é limitada. Uma das claras interferências das plataformas digitais ocorre no impulsionamento de incentivos financeiros por entrega, as chamadas “promoções”, em horários de condições adversas, como relata o entrevistado E6:

Antigamente as promoções aconteciam todos os dias, hoje só aparecem em horário de demanda alta, quando não tem tantos motoboys disponíveis nas ruas e quando chove, [...] fora isso, não acontece (E6).

O entrevistado de número E3, ao ser questionado sobre o tema liberdade e autonomia na jornada de trabalho, respondeu: “Liberdade? Não, eu sinto que não tenho controle sobre a minha vida”.

Quando questionados sobre o futuro, todos os entrevistados expressaram o desejo de deixar a profissão. Os principais motivos incluem os riscos elevados de acidentes, a falta de segurança

financeira e a percepção de que a atividade é insustentável a longo prazo. Muitos planejam buscar novas oportunidades, seja por meio de qualificação em outras áreas ou na busca por trabalhos mais estáveis e menos perigosos. No entanto, para aqueles que se sentem limitados pela falta de formação ou oportunidade, a perspectiva é permanecer na profissão, mesmo com a insatisfação. O entrevistado E2 relatou a vontade de trocar o mais rápido possível de profissão para cursar o ensino superior, mesmo ainda não sabendo qual graduação seguir. Por outro lado, outros se veem sem perspectiva de futuro, como o caso do entregador E5, de 50 anos:

Sobre o futuro... é difícil, [...] eu não estudei, não tenho formação, então não tenho muito o que fazer, [...] o jeito vai ser trabalhar para o IFood até eu me aposentar. [...] Quando não se tem escolaridade, você não consegue muita coisa, a concorrência lá fora é muito grande, ainda mais com a minha idade (E5).

4.3.2 SindimotoSP

As informações obtidas por meio da análise de dados levantados (Seção 4.1), da *survey* aplicada (Seção 4.2) e das entrevistas qualitativas semiestruturadas realizadas com os entregadores (Seção 4.3.1) forneceram uma base abrangente de dados que possibilitou a estruturação de um diálogo com o SindimotoSP, com o objetivo de colher a perspectiva do órgão em relação aos temas abordados. Neste tópico, serão apresentados os resultados obtidos da entrevista realizada no dia 14 de novembro de 2024, realizada presencialmente na sede física do sindicato. Os entrevistados que representaram a instituição são ambos diretores do SindimotoSP. O primeiro, Diretor 1, trabalhou como motoboy durante 19 anos, de 1992 a 2011, enquanto o Diretor 2 ainda trabalha como motoboy há 25 anos. Os resultados apresentados seguem a mesma estrutura temática abordada no subtópico anterior.

4.3.2.1 Perfil sociodemográfico e contexto

De acordo com o sindicato, a categoria de trabalhadores é composta predominantemente por homens jovens, com idade entre 18 e 25 anos. No que se refere ao nível de escolaridade, a maioria possui, no máximo, o ensino médio completo.

Durante o presente tema, o ponto que mais chamou a atenção foi o crescimento exponencial de trabalhadores na categoria de maneira informal e a forma que isso ocorreu, principalmente no período pós pandemia de covid-19. De acordo com os diretores, o sindicato vem enfrentando um grande desafio desde 2015 com a chegada e a expansão das plataformas digitais no setor, não só

pelo crescimento de informais que nunca trabalharam na categoria, mas também pela migração de trabalhadores que antes eram registrados e hoje atuam na informalidade.

Jornada de trabalho mais flexíveis, maior autonomia e maior renda foram algumas das várias promessas feitas por estas empresas aos trabalhadores durante todos esses anos, reiteraram os representantes do sindicato. Além disso, com o objetivo de recrutar entregadores em massa, eles afirmam que as empresas forneciam diversos benefícios, como: equipamentos de trabalho (jaquetas, carregador portátil, capas de celular, *bags*, baús de motocicleta, entre outros), suporte em sedes físicas (como era o caso da empresa Loggi com a sua sede em Alphaville) e programas de incentivos financeiros para indicações. Os pagamentos por trecho percorrido, além das promoções já comentadas, também eram estratégias utilizadas pelos entrantes do mercado. Hoje a situação é diferente, reiteram:

No início era tudo mil maravilhas, o motoboy de fato era tratado como tinha que ser, mas hoje as coisas não são bem assim. [...] Hoje não tem nada disso, a categoria está completamente sucateada, [...] eles conseguiram recrutar muita gente, e agora praticam o *dumping social*⁴ (Diretor 2).

Além disso, foram destacadas práticas de flexibilização e precarização do trabalho, como observado no caso da empresa Loggi. Nos primeiros anos de operação no Brasil, a plataforma permitia apenas a participação de motoboys com veículos regulamentados, identificados pela placa vermelha. No entanto, essa exigência foi gradualmente eliminada, possibilitando o ingresso de motofretistas sem regulamentação, o que ampliou o contingente de trabalhadores, mas também contribuiu para a desregulamentação das condições de trabalho na categoria.

A placa vermelha é um tipo de registro obrigatório para veículos utilizados em atividades comerciais ou de prestação de serviços no Brasil, como transporte de mercadorias e passageiros. É uma forma de diferenciar esses veículos dos de uso particular (placa cinza) e garantir maior segurança tanto para os trabalhadores quanto para os clientes.

4.3.2.2 Jornada de trabalho

Em relação à jornada de trabalho, os diretores destacaram as diferenças e a precariedade enfrentadas pelos trabalhadores de plataformas em comparação aos registrados. Ressaltaram que

⁴ Fenômeno que ocorre quando empresas ou países buscam vantagens competitivas através da redução dos padrões sociais e trabalhistas (EHRENBERG, 1994).

os autônomos têm experimentado um aumento progressivo nas horas trabalhadas ao longo dos anos, intensificado especialmente no período pós-pandemia de covid-19, em um contexto de condições cada vez mais precarizadas.

A diferença da jornada de trabalho entre um entregador registrado e um entregador autônomo é gritante. O que possui a sua carteira de trabalho assinada, além dos seus direitos, têm jornada fixa, 9h por dia, sendo 1h de almoço. [...] Os entregadores de plataforma trabalham das 11h às 15h e das 18h à 00h, que são os horários que possuem demanda. No período em que não existe demanda, ficam totalmente ociosos, [...] na chuva, no sol, sem banheiro, local apropriado para almoçar, descansar [...] é triste (Diretor 2).

4.3.2.3 Renda e remuneração

O sindicato avalia que a renda média dos motofretistas vinculados às plataformas digitais de entrega é insuficiente e insustentável a longo prazo, mesmo para atender às necessidades básicas. Segundo os diretores, esse problema é agravado pela "falsa ilusão da renda bruta", uma vez que os valores aparentes recebidos pelos entregadores não consideram os custos associados à atividade. Entre os principais gastos mencionados estão a manutenção da motocicleta, o consumo de combustível, a depreciação anual do veículo, além dos riscos inerentes à periculosidade da profissão.

Em contraste, o sindicato ressalta que trabalhadores registrados formalmente, como aqueles que possuem carteira assinada, contam com garantias que tornam sua remuneração mais estável e adequada. Esses direitos incluem salário mínimo, benefícios como adicional de periculosidade, férias remuneradas, seguro de vida e, em alguns casos, auxílio-refeição, cesta básica e compensações pela depreciação do veículo utilizado no trabalho.

Foi relatado ainda que muitos motofretistas recorrem ao sindicato em busca de assistência após terem suas contas bloqueadas ou penalizadas, o que, segundo eles, resulta na perda abrupta de sua renda básica. Esses trabalhadores frequentemente relatam não ter acesso a suporte humano nas plataformas, sendo obrigados a lidar exclusivamente com sistemas automatizados de atendimento.

O sindicato enfatiza que a ausência de mecanismos claros e acessíveis de recurso, aliada à instabilidade da remuneração, contribui para agravar a precariedade enfrentada pelos motofretistas nas plataformas digitais.

4.3.2.4 Saúde do trabalhador

Novamente, o sindicato traz um comparativo em relação às condições de trabalho dos entregadores de plataforma e registrados. Enquanto uns não possuem suporte em relação à saúde, os entregadores registrados em empresas filiadas ao sindicato possuem acesso a serviços médicos especializados, como consultas com oftalmologistas, além de suporte jurídico e outros benefícios. Esses serviços são disponibilizados mediante uma taxa assistencial opcional, que oferece cobertura para questões de saúde, assistência jurídica trabalhista, recursos administrativos de multas e parcerias com instituições de ensino e colônias de férias.

De qualquer forma, a profissão, seja de plataforma ou não, expõem os trabalhadores a adversidades que afetam diretamente sua saúde física e mental. Entre os problemas citados mais frequentes, destacam-se dificuldades de visão e audição, além de condições resultantes do uso prolongado de motocicletas, como hemorroidas em trabalhadores mais experientes. O sindicato estima que cerca de 60% dos motofretistas com mais de 10 anos na profissão apresentam sequelas físicas decorrentes da atividade.

O sindicato destaca uma piora significativa no estado emocional dos entregadores nos últimos anos, resultante da intensificação das demandas e da insegurança laboral. Fatores de precariedade citados que reforçam essa piora são: falta de locais adequados para descanso, sem acesso a alimentação, instalações sanitárias ou áreas para recarregar dispositivos e esquentar refeições.

Embora algumas plataformas alegam oferecer seguros de saúde e de vida, o sindicato questiona sua eficácia prática. Muitos entregadores desconhecem a existência desses benefícios, e diversos casos graves de saúde só foram encaminhados adequadamente após a intervenção direta do sindicato.

Já vi de tudo, gente trabalhando doente, trabalhando com pinos no braço. [...] Uma das situações mais chocantes aconteceu recentemente. [...] Um motofretista de aplicativo ficou tetraplégico por conta de um acidente de trânsito. Cadê o suporte? Cadê o seguro de vida? [...] A vida dele acabou (Diretor 2).

Por fim, o sindicato aponta que os motofretistas se encontram em um "limbo jurídico", sem uma regulamentação clara que os classifique como trabalhadores formais, autônomos ou empresários, o que agrava sua exclusão de direitos básicos. Ao serem questionados sobre o termo citado anteriormente, "limbo jurídico", um dos diretores explica:

Eu não considero os entregadores de aplicativo como autônomos. Ser autônomo é poder negociar o preço do seu serviço, combinar as condições e fechar um acordo direto com quem está contratando. Nas plataformas, isso não acontece: você não escolhe o preço das rotas, não tem como negociar a remuneração, não existe piso salarial, nem voz, nem nada. Além disso, o trabalhador fica totalmente desprotegido. Se acontecer um acidente, ele não tem nenhum suporte, nem previdência, nem qualquer tipo de ajuda (Diretor 2).

4.3.2.5 Segurança do trabalhador e acidentes de trabalho

Foi evidenciado pelos diretores um aumento expressivo no número de acidentes envolvendo motofretistas nos últimos anos, intensificado no período pós-pandemia. Esse crescimento é atribuído a fatores estruturais, como a entrada de trabalhadores sem qualificação regulamentada (placa vermelha), jornadas de trabalho excessivamente longas e a *gamificação* promovida pelas plataformas digitais. A pressão para realizar entregas em prazos cada vez menores, associada à ausência de uma renda mínima garantida e de mecanismos de proteção laboral, cria um ambiente de constante insegurança para esses trabalhadores, que dependem exclusivamente da produção diária para assegurar sua subsistência.

O sindicato relatou casos graves de acidentes durante a pandemia, incluindo diversos episódios de mutilações, que ilustram a precariedade das condições de trabalho enfrentadas e periculosidade da profissão.

Quando possível, os diretores relataram oferecer assistência direta, como a distribuição de cestas básicas e a mediação de atendimentos em hospitais e clínicas de fisioterapia parceiras para entregadores de plataformas que necessitam de suporte. No entanto, os serviços são direcionados para trabalhadores sindicalizados.

Foi relatado também observa mudanças no perfil e na dinâmica da profissão. Anteriormente, a atividade era majoritariamente desempenhada por trabalhadores experientes. Atualmente, observa-se a entrada massiva de jovens, muitas vezes sem experiência, sendo designados para regiões desconhecidas da cidade. Essa nova configuração, aliada à pressão por velocidade nas entregas, contribui significativamente para o aumento dos índices de acidentes.

Por outro lado, trabalhadores contratados sob o regime CLT dispõem de garantias que mitigam os riscos associados à profissão. A convenção coletiva do sindicato prevê, por exemplo, a obrigatoriedade de seguros de vida para os funcionários, além de assistência do INSS em casos de acidentes que resultem na impossibilidade de trabalho.

O sindicato relatou casos graves de acidentes durante a pandemia, incluindo episódios de mutilações, que ilustram a precariedade das condições de trabalho enfrentadas. Além disso, a

insegurança no trânsito é agravada pela constante exposição à violência física e verbal, ampliando os desafios desses profissionais.

4.3.2.6 Condições de trabalho e perspectiva de futuro

Na visão do sindicato, a precarização das condições de trabalho enfrentadas pelos motofretistas é uma realidade e vem piorando, especialmente para aqueles vinculados à plataformas digitais.

A informalidade no setor é a principal preocupação, descrita pelo sindicato como uma “carreta sem freio”. De acordo com os diretores, estima-se que atualmente existam entre 180 mil e 200 mil trabalhadores de plataforma, contrastando com os mais de 60 mil registros formais obtidos ao longo dos anos por meio de convenções coletivas e regulamentações específicas. Além de um modelo precarizado, destacaram que o crescimento das plataformas promovem uma fragilidade jurídica que afeta toda a classe de trabalhadores da categoria, a exemplo do trecho:

Os trabalhadores de plataforma não possuem piso salarial, não podem negociar os valores das corridas e não têm acesso a benefícios ou proteção social. [...] O que é isso se não retrocesso? Nós lutamos muito para conseguir nossos direitos, por nossa regulamentação e nossa segurança. Hoje se discute a regularização dos entregadores de plataforma, mas essa não deveria ser a pauta, [...] por lei nós já somos regularizados, e lutamos muito por isso (Diretor 2).

Além de reforçarem que a classe informal permanece em um limbo jurídico, o sindicato também criticou a ausência de proteção social para os entregadores de aplicativos. Foi apontada a necessidade de um registro formal no Cadastro Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) e de contribuições ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Sem isso, os trabalhadores não têm acesso a benefícios como aposentadoria, auxílio-doença ou indenização em caso de acidentes.

Como dito anteriormente, em relação às perspectivas futuras, o sindicato apresenta uma visão pessimista. Além dos pontos levantados, os diretores apontam diversas práticas antissindicais que dificultam a atuação contra a precarização da classe, a exemplo citado por Diretor 2:

Sabe o que aconteceu em uma das últimas greves, quando os trabalhadores de plataformas estavam lutando por condições melhores? As empresas de aplicativo, no mesmo dia da greve, fizeram distribuição de jaquetas e bags no Largo da Batata, além de promoções durante todo o dia no aplicativo. Como a classe já é precarizada e precisa de renda, muitos desistem da greve para aproveitar as promoções intencionais (Diretor 2).

5. DISCUSSÃO

O presente capítulo propõe a discussão dos dados coletados durante a realização das análises realizadas na última seção através da survey e das entrevistas, destacando os desafios enfrentados pelos motofretistas no exercício de suas atividades e as percepções de diferentes agentes envolvidos na dinâmica do trabalho em plataformas digitais durante os períodos pré e pós pandemia de covid-19 na cidade de São Paulo. Por meio da análise, busca-se relacionar os pontos levantados com os temas relevantes abordados no tópico 2 – Revisão da Literatura, aprofundando o entendimento sobre as condições de trabalho, saúde e segurança dessa categoria.

5.1. Perfil Sociodemográfico

Os resultados obtidos dialogam com a literatura apresentada no Capítulo 2, que discute como as transformações no mercado de trabalho atraem perfis específicos para a economia de plataformas, frequentemente caracterizados pela juventude, baixa escolaridade e informalidade (ABÍLIO, 2021; ANTUNES, 2020; ALVES, 2020).

Os dados da *survey* indicam que a maioria dos entregadores na cidade de São Paulo é composta por homens jovens. Cerca de 50% dos respondentes têm entre 18 e 25 anos, enquanto 42% estão na faixa de 26 a 35 anos. A predominância de trabalhadores jovens também foi reforçada nas entrevistas qualitativas, na qual o sindicato destacou o ingresso massivo de uma geração mais nova no setor, especialmente após a pandemia. Esse fenômeno está alinhado ao que Abílio (2021) descreve como a "mobilização de uma reserva de força de trabalho precarizada", característica da economia de plataformas, que atrai jovens em busca de renda imediata devido à falta de alternativas no mercado formal.

No que se refere ao nível de escolaridade, os resultados apontam que 61% dos entregadores concluíram o ensino médio, mas não avançaram para o ensino superior. Essa baixa escolaridade foi reforçada nas entrevistas, nas quais os trabalhadores relataram dificuldades para acessar outras ocupações que exigem maior qualificação. Conforme discutido por Alves (2020), a limitação educacional dos motofretistas contribui para sua concentração em trabalhos com baixa remuneração e pouca proteção social, perpetuando um ciclo de vulnerabilidade econômica.

O principal resultado do presente estudo refere-se à evolução da informalidade na categoria. Tanto os dados quantitativos quanto os qualitativos indicam que mais de 80% dos entregadores da cidade de São Paulo atuam sem registro em carteira, dependentes de plataformas que não oferecem vínculos empregatícios nem benefícios trabalhistas. O crescimento exponencial desses profissionais autônomos ao longo do tempo na cidade de São Paulo evidencia a precarização estrutural da economia de plataformas.

A análise foi essencial para a categorização do trabalho dos entregadores na cidade de São Paulo como pertencente à lógica do trabalho de plataforma. As características observadas alinham-se à definição proposta por Abílio (2021), segundo a qual esse tipo de trabalho é marcado pela transferência de riscos ao trabalhador, isentando as empresas da responsabilidade de oferecer condições mínimas de proteção e segurança.

5.2. Jornada de trabalho

Em síntese, os resultados revelam que a jornada de trabalho dos motofretistas na cidade de São Paulo é marcada por sua extensão e intensificação ao longo do tempo. A duração da jornada, como visto anteriormente, está ligada ao modelo de remuneração e controle algorítmico característico das plataformas digitais. Esses elementos, conforme apontados na literatura no capítulo 2, não apenas precarizam as condições laborais, mas também comprometem a qualidade de vida e o bem-estar físico e mental dos trabalhadores, sendo elementos centrais da economia de plataforma (ANTUNES, 2020; ABÍLIO, 2021).

Os dados da Survey revelam uma jornada de trabalho predominantemente extensa, com 8 a 12 horas diárias sendo relatadas pela maioria dos entrevistados. Observou-se ainda um crescimento na proporção de trabalhadores que ultrapassam 10 horas de trabalho por dia, passando de 22% antes da pandemia para 41% em 2024. As entrevistas qualitativas confirmaram a intensidade e o aumento da jornada de trabalho ao longo do tempo, em detrimento da diminuição da renda média.

Os resultados refletem o fenômeno de “subordinação algorítmica”, onde os entregadores são pressionados a manter um ritmo constante para garantir uma renda mínima (ANTUNES, 2020). Além disso, a lógica de pagamento por tarefa tem como consequência jornadas exaustivas para os motofretistas, principalmente em contextos de alta competição e demanda crescente, observado no período pós pandemia. (ABÍLIO, 2011).

Além disso, é possível relacionar a longa jornada de trabalho com a estratégia de jornada de trabalho gamificada, caracterizada por uma constante influência do aplicativo no número de demandas direcionadas ao profissional e nos incentivos financeiros em horários e condições específicas, como o caso das promoções em turnos de pico (almoço e jantar, por exemplo) e dias de chuva. A influência na jornada de trabalho ainda revela um discurso contraditório por parte das plataformas, as quais “vendem” aos trabalhadores a possibilidade de liberdade e autonomia no trabalho. Além de incentivos financeiros, bloqueios e penalizações também são fatores que contribuem para o controle da jornada de trabalho e ausência de autonomia, os quais promovem a falta de controle sobre o tempo, um dos principais elementos de precarização na economia de plataforma (FARIA, 2020).

5.3. Renda e remuneração

A análise dos dados evidencia que a renda e a remuneração dos motofretistas de plataformas são marcadas por instabilidade, insustentáveis a longo prazo, ausência de garantias mínimas e decréscimo ao longo do tempo. Esses elementos não apenas dificultam a sustentabilidade financeira dos trabalhadores, mas também reforçam a precarização estrutural do trabalho de plataforma através da dependência da produtividade (ANTUNES, 2020; ABÍLIO, 2021).

A partir dos dados da *survey*, para a maioria dos motofretistas (69,5% dos participantes), a renda obtida no trabalho com plataformas é insuficiente para atender às suas necessidades básicas, além de que para 47,2% houve uma piora na renda em comparação ao período pré 2020. As entrevistas qualitativas, além do posicionamento do sindicato, reforçam o cenário de instabilidade e piora financeira. Todos os resultados obtidos ainda possuem grandezas paralelas às análises feitas sobre os dados divulgados pelo PNAD Contínua 2022.

Além disso, foi avaliado a dinâmica de de renda e remuneração entre os entregadores de plataformas e as plataformas digitais. Relatos apontam que penalizações, bloqueios e variações na demanda influenciam não apenas na jornada de trabalho, como também dificultam a manutenção de uma renda previsível. O sindicato também enfatizou que, ao contrário do que ocorre com trabalhadores formalizados, os entregadores de plataformas não possuem piso salarial ou qualquer garantia de renda mínima, estando sujeitos às flutuações impostas pelos algoritmos. Outro ponto relevante levantado nas entrevistas foi a "ilusão da renda bruta", onde os ganhos aparentes dos

entregadores não consideram os custos reais da atividade, como combustível, manutenção e depreciação da motocicleta, além dos riscos associados à periculosidade do trabalho.

Adicionalmente, a ausência de vínculo empregatício e de contribuições previdenciárias coloca os entregadores em uma situação de vulnerabilidade a longo prazo, impossibilitando o acesso a benefícios como aposentadoria ou auxílio em caso de incapacidade.

Nesse contexto, os entregadores são responsabilizados tanto pelos ganhos que obtêm quanto pelas perdas que sofrem, especialmente no caso dos trabalhadores de plataformas digitais. Essas empresas transferem aos trabalhadores a responsabilidade pelos riscos envolvidos, além de impor o ritmo, a intensidade e a duração de suas jornadas de trabalho (ABÍLIO, 2020). A inadequação da infraestrutura urbana para motociclistas, somada às condições precárias de trabalho, à sobrecarga de tarefas, à pressão por tempo e à ausência de Equipamentos de Proteção Individual (EPI) fornecidos por empresas, restaurantes, aplicativos e clientes, dificulta a redução de riscos e impede ações efetivas de autocuidado para evitar acidentes ou roubos (DINIZ; ASSUNÇÃO; LIMA, 2005).

5.4. Saúde do trabalhador

A precarização do emprego, que gera desde situações de trabalho frágeis para entregadores formais, até processos de incentivo à auto aceleração, metas inalcançáveis para bonificações e forte pressão de tempo para de plataformas, leva à precarização da saúde mental e física dos trabalhadores (DAUFENBACK, et al, 2023).

Após a análise dos resultados obtidos é possível inferir que a saúde dos motofretistas analisados em São Paulo é sistematicamente negligenciada no contexto das plataformas digitais e vem apresentando piora ao longo do tempo. A combinação de jornadas exaustivas, ausência de suporte institucional e precariedade estrutural gera impactos profundos na saúde física e mental dos trabalhadores. Os dados revelam uma relação direta entre as condições de trabalho precarizadas na economia de plataformas e a piora da saúde física e mental desses trabalhadores ao longo do tempo (PRAUN, ANTUNES, 2018; ABÍLIO, 2021; ALVES, 2020).

Os resultados da survey mostram que a percepção dos motofretistas sobre sua saúde física e mental deteriorou-se significativamente entre o período pré-2020 e 2024. No que diz respeito à saúde física, a proporção de trabalhadores que a avaliaram como "ruim" ou "muito ruim" passou de 24% no período pré-pandemia para 48% em 2024. Em relação à saúde mental, os números são

ainda mais alarmantes, com 63% dos entrevistados classificando sua condição como "ruim" ou "muito ruim" em 2024, frente a 34% no período pré-pandemia.

Nas entrevistas qualitativas, os trabalhadores destacaram que há uma maior sensação de cansaço físico e dores musculares. Além disso, relatos de aumento de estresse, ansiedade e sensação de esgotamento foram recorrentes, especialmente devido à imprevisibilidade da renda, a constante pressão por desempenho e as jornadas exaustivas. De acordo com Mariana Roberta Simões, pesquisadora da Faculdade de Medicina da UFMG (2023), a pressão desse tipo de trabalho é a principal razão para o adoecimento, já que a responsabilidade da renda é inteiramente do autônomo. Ou seja, se ele não trabalha, não recebe. Essa dinâmica de trabalho implica também na prática de negligenciar a saúde física e mental em detrimento da produtividade, como foi observado nos resultados do presente trabalho.

Esses resultados também são frutos da falta de proteção social e de infraestrutura básica, como locais de descanso e alimentação, o que potencializa o desgaste físico e emocional dos trabalhadores (ALVES, 2020).

Outro aspecto levantado nas entrevistas foi a ausência de suporte médico ou previdenciário por parte das plataformas. Enquanto trabalhadores formais contam com benefícios como plano de saúde, seguro de vida e auxílio-doença, os entregadores de plataformas estão completamente desamparados. Embora algumas empresas alegam oferecer seguros básicos, como cobertura para acidentes, o sindicato apontou que esses benefícios raramente são acessados de forma eficaz, muitas vezes demandando pressão externa para que sejam disponibilizados, mais uma vez representando a prática das plataformas da lógica de “externalização de custos”, transferindo para o trabalhador todos os ônus associados à atividade (ABÍLIO, 2021).

5.5. Segurança e acidentes de trabalho

Antes de explorar as análises obtidas na presente temática, vale ressaltar que apesar dos esforços voltados à obtenção de informações adequadas relacionadas à saúde do trabalhador, existem fatores limitantes quanto à transparência e à gama de dados, como retrata Praun:

Os dados referentes aos acidentes e doenças oriundas da atividade laborativa no Brasil e no mundo guardam características comuns, entre elas o fato de que tanto as estatísticas mundiais como as brasileiras serem marcadas pela subnotificação das ocorrências. A subnotificação é, por sua vez, notadamente superior quando envolve doenças profissionais e do trabalho, seja em função da maneira, às vezes silenciosa e invisível, como parte dessas doenças se desenvolve ao longo do tempo ou, em sua maioria, pelo

modo criminoso como as empresas controlam e camuflam as informações sobre essas ocorrências, de forma a dificultar que os trabalhadores possam comprovar sua origem e fazer jus aos seus direitos (PRAUN, 2016, p. 13-14).

Apesar da dificuldade do levantamento de dados, o debate em torno do tema está cada vez mais em voga. Como citado previamente no trabalho, a reportagem do site The Intercept Brasil de 12.12.2022 (RIBEIRO, 2022) apresenta estatísticas do cenário em discussão no depoimento da médica Julia Maria D’Andréa Greve, professora da Faculdade de Medicina da USP e coordenadora técnica do Laboratório de Estudos do Movimento do Hospital das Clínicas. A referida fala, que faz parte do relatório da CPI da Câmara Municipal de São Paulo, assim apresenta a realidade dos riscos dos trabalhadores em aplicativos de plataforma:

[...] hoje, em torno de 60% a 70% das pessoas que entraram no IOT ou que ficaram internados entre os mais graves estão relacionados com os aplicativos de entrega. E se a gente for considerar, são indivíduos com menos tempo de experiência de direção, que estão há pouco tempo fazendo esse serviço de entrega e muitos deles fazem essas entregas como uma segunda tarefa, um “bico” (RIBEIRO, 2022, s.p).

Conforme destacado na mesma reportagem, a comissão realizou, em um tópico específico relacionado à lucratividade e à redução da segurança, um levantamento de dados sobre acidentes e mortes envolvendo motociclistas que atuavam como entregadores por aplicativo no município.

Os dados levantados pela CPI comprovam a dificuldade: apenas em 2021, 274 motociclistas morreram no trânsito de São Paulo, segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego. Desses, 77 eram sabidamente motofretistas e tiveram sua profissão registrada pelo órgão. Em ofício, o iFood alegou que, entre março de 2020 e setembro de 2021, apenas 11 entregadores morreram em trabalho – a empresa só considera “trabalho” se o motociclista estiver no meio de uma rota de entrega, mas não enquanto espera os pedidos. O dado é referente ao número de indenizações pagas pela seguradora contratada pelo iFood. O relatório da CPI crava que ‘são evidentes os indícios de que [os dados do iFood] não correspondem à realidade ou totalidade observada no cotidiano dos entregadores’ (RIBEIRO, 2022, s.p).

Os dados da *survey* revelam que 25,4% dos entregadores já sofreram acidentes durante o trabalho, enquanto 71,9% conhecem alguém que passou pela mesma situação. Entre aqueles que se acidentaram, 84,6% relataram lesões leves, mas 15,3% enfrentaram ferimentos graves ou incapacitação temporária. Esses números refletem a insegurança no trabalho, caracterizada pela ausência de treinamento e informações sobre riscos e medidas preventivas, também é gerada pelas empresas como forma de busca de maior produtividade a qualquer custo, resultando, por exemplo, em maior número de acidentes, de valor ainda subdimensionado (DAUFENBACK, et al, 2023).

Em 2022, a cidade de São Paulo registrou 374 mortes de ocupantes de motocicletas, um aumento de 32% em relação a 2021 (283 óbitos) e de 40% comparado a 2019 (268 vítimas fatais), ano anterior à declaração da pandemia de covid-19 pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Esses dados foram apresentados em um levantamento do Comando de Policiamento de Trânsito (CPTran) da Polícia Militar do Estado de São Paulo (G1, 2023).

Os levantamentos revelam uma categoria altamente vulnerável em relação amparo ou suporte no âmbito da saúde. Com uma minoria da classe aderente a seguros saúde, seja privado ou fornecido por alguma empresa, a sensação de exposição a condições perigosas demonstrou um aumento em comparação ao período pré-pandemia.

Por fim, a exposição à violência física e verbal também são caracterizadas como outro fator de insegurança. Muitos entregadores relataram situações de hostilidade no trânsito, como fechadas e brigas, além de discriminação e preconceito por parte de clientes e estabelecimentos. Essas experiências intensificam a insegurança no ambiente de trabalho e contribuem para o desgaste mental da categoria.

6. CONCLUSÕES E CONTRIBUIÇÕES

O presente trabalho apresentou uma análise abrangente das condições de trabalho, saúde e segurança dos motofretistas vinculados a plataformas digitais na cidade de São Paulo. A partir de uma abordagem metodológica que combinou análise documental, *survey* e entrevistas qualitativas, foi possível construir uma visão multidimensional do impacto do trabalho de plataforma na vida desses trabalhadores.

Os dados coletados através da *survey* mostram que, em 2024, 57% dos motofretistas avaliaram que suas condições de trabalho "pioraram" ou "pioraram muito" em relação ao período pré-2020. Esse número alarmante é sustentado pelas entrevistas qualitativas e pelo sindicato. O aumento da percepção negativa reflete uma categoria de profissionais completamente precarizada que possui consciência da sua situação de fragilidade e vulnerabilidade no que tange às suas condições de trabalho. Não por acaso, todos os entrevistados relataram desejo de transição de profissão por conta da situação precária em que se encontram. A ausência de infraestrutura básica, como locais de descanso e alimentação, somada à falta de Equipamentos de Proteção Individual (EPI), agrava ainda mais a situação, refletindo o descaso das plataformas com a integridade dos entregadores.

No âmbito da segurança no trabalho, os dados apontaram para um aumento significativo no número de acidentes e vítimas fatais nos últimos anos, especialmente no período pós-pandemia. Ressalta-se também a fragilidade e o desamparo jurídico enfrentados pelos entregadores autônomos. Embora existam regulamentações específicas destinadas à proteção dessa categoria, tais normas frequentemente não são aplicadas pelas empresas de plataforma nem fiscalizadas adequadamente pelos órgãos competentes. Alguns exemplos de leis que caso fossem cumpridas, poderiam evitar o atual nível de precariedade, são:

1. Lei Federal nº 12.436, de 6 de julho de 2011: Proíbe práticas que incentivem o aumento de velocidade no trânsito, como bonificações por tempo de entrega, visando à segurança dos motofretistas (BRASIL, 2011).
2. Lei Federal nº 12.997, de 18 de junho de 2014: Acrescenta o adicional de periculosidade para os motofretistas na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), assegurando um acréscimo de 30% sobre o salário base, devido aos riscos inerentes à profissão (BRASIL, 2014).

3. Lei Municipal nº 14.491, de 27 de julho de 2007: Regulamenta as condições de trabalho dos motofretistas no município de São Paulo, abrangendo aspectos de segurança e organização da atividade profissional (SÃO PAULO, 2007).

Os dados reforçam perspectivas futuras não muito otimistas para a categoria. Essa percepção pôde ser obtida através de duas maneiras: primeiro, pela análise numérica dos principais indicadores presentes nos documentos PNAD Contínua somados com a survey de elaboração própria; e segundo, análise do resultado das entrevistas qualitativas com os trabalhadores e representantes do sindicato.

Ao se analisar os principais indicadores presentes nos documentos previamente citados, foi possível inferir que existe um agravamento na precariedade das condições dos motofretistas autônomos de São Paulo. Fatores estes que são: aumento de jornada de trabalho, diminuição de renda média, aumento no número de motofretistas autônomos, aumento no números de acidentes envolvendo motofretistas, dentre outros previamente analisados.

Além disso, as entrevistas foram fundamentais para que fosse possível obter uma visão mais aprofundada da situação atual, seja na perspectiva dos próprios trabalhadores, seja na perspectiva do SindimotoSP. Ambas reforçam um cenário predominantemente pessimista. Como dito anteriormente, vale reforçar a aspiração de todos os entrevistados em migrar de profissão. O modelo de trabalho de plataforma, ao operar com base na maximização de lucros e na externalização de custos, compromete a sustentabilidade da profissão. A falta de regulamentação adequada perpetua a vulnerabilidade econômica e social da categoria, intensificando as desigualdades e limitando as oportunidades de ascensão profissional.

Durante a realização deste estudo, algumas limitações foram identificadas, as quais impactaram diretamente o processo de coleta e análise de dados. Uma das principais dificuldades foi a obtenção de dados específicos relacionados à cidade de São Paulo, especialmente no que diz respeito a indicadores de saúde, segurança e condições de trabalho dos motofretistas. Embora as fontes consultadas, como os relatórios do IPEA e do IBGE, ofereçam informações relevantes, grande parte dos dados disponíveis é apresentada em nível nacional ou regional, dificultando análises mais detalhadas para o contexto municipal.

Outra limitação significativa foi a dificuldade de estabelecer e organizar a comunicação com o SindimotoSP para a realização das entrevistas qualitativas. O contato inicial, realizado via e-mail, foi marcado por longos períodos de resposta, e a troca de informações precisou ser

complementada por comunicações telefônicas, o que atrasou o agendamento. Essa dificuldade de coordenação impactou o cronograma previsto, exigindo maior esforço para ajustar os prazos e realizar as entrevistas dentro do tempo necessário.

Considerando a complexidade e a natureza sistêmica das condições de trabalho dos motofretistas, torna-se evidente que não há soluções simplistas ou imediatas para os desafios enfrentados por essa categoria. As questões envolvem múltiplas dimensões - sociais, econômicas e jurídicas - que exigem uma abordagem integrada e de longo prazo.

Atualmente, o debate em relação às condições de trabalho em categorias de plataforma se estende pelo mundo, acompanhado de avanços a curtos passos em determinados países. Em entrevista à BBC News Brasil em 2023, o diretor do escritório da Organização Internacional do Trabalho (OIT) para o Brasil, Vinícius Pinheiro, já havia defendido a necessidade da regulação do trabalho em plataformas e argumentou que as novas regras não afastariam empresas do país. "Não é possível que tecnologias do século 21 coexistam com condições do século 19", disse (BBC NEWS BRASIL, 2024).)

Em países como Chile e Espanha, foram implementadas legislações que asseguram direitos específicos aos trabalhadores de plataformas digitais. Na França, o arcabouço legal estabelece a obrigatoriedade de as empresas fornecerem determinados seguros para proteger os trabalhadores. No Reino Unido, as decisões relativas aos direitos dessa categoria têm sido determinadas predominantemente por meio de deliberações judiciais. (BBC NEWS BRASIL, 2024).

Existe ainda uma movimentação de criação de uma categoria intermediária com o objetivo de regularizar esse tipo de trabalho, partindo do pressuposto que a categoria reúne simultaneamente características do trabalho subordinado e do trabalho autônomo. No Canadá, por exemplo, certas províncias introduziram a figura do contratado dependente (*dependent contractor*) em suas legislações. Esta categoria é caracterizada pela prestação de serviços, onde há uma obrigação de realizar tarefas em troca de remuneração, e o trabalhador possui dependência econômica em relação ao contratante. As normas que regem essa categoria estão inseridas no Direito Coletivo do Trabalho (KALIL, 2020).

Embora essa questão esteja sendo discutida a nível global, seus impactos podem variar entre os países, dependendo do contexto socioeconômico. Um aspecto crucial que diferencia os efeitos desse tema na Europa e na América Latina é o nível de informalidade presente em cada região.

A regulamentação do trabalho intermediado por plataformas digitais vem sendo debatida no Brasil desde 2021, e em 4 de março de 2024, essa discussão levou à apresentação de um projeto de lei complementar que sugere um conjunto de direitos para motoristas de aplicativos - porém, essa proposta não abrange os entregadores de *delivery* que trabalham com plataformas como o iFood. A proposta representa avanços importantes para o debate sobre o futuro do trabalho, mas ainda não alcançou consenso entre os representantes dos entregadores e das empresas do setor de *delivery*.

Desta forma, através da análise dos resultados alarmantes no que tange às atuais condições laborais dos entregadores em questão, o presente trabalho tem como principal contribuição o ato de colocar luz sobre a problemática. Apesar da complexidade situacional, o desamparo jurídico e regulatório da categoria se vê como a principal e mais urgente forma de se abordar de maneira imediata. Todas as questões relacionadas à insalubridade e precarização da profissão perpassam sempre por um fator em comum: a falta de direitos, deveres e limites. É de suma importância que as autoridades governamentais, tanto em nível federal quanto municipal, em colaboração com as partes interessadas, implementem medidas regulatórias com a maior celeridade possível.

Futuras pesquisas podem explorar comparações entre diferentes cidades e contextos regionais, a fim de entender como a economia de plataformas impacta os motofretistas em diferentes realidades socioeconômicas. Estudos longitudinais também são necessários para avaliar os efeitos do trabalho de plataforma na saúde e segurança desses trabalhadores ao longo do tempo. Além disso, investigações sobre a percepção dos usuários das plataformas e sua relação com os entregadores podem oferecer insights relevantes para a construção de políticas mais inclusivas e sustentáveis.

Os aprendizados adquiridos durante o desenvolvimento deste estudo foram significativos, não apenas em termos acadêmicos, mas também em relação à compreensão prática sobre os desafios enfrentados por esses profissionais, permitindo-me conectar a teoria acadêmica com a realidade vivida no dia a dia. Além disso, este trabalho contribuiu para expandir minha capacidade de conduzir pesquisas qualitativas e realizar análises críticas. A construção de uma metodologia robusta e a superação de desafios, como a dificuldade de acessar dados específicos e coordenar entrevistas, reforçaram minha habilidade de adaptação e planejamento em contextos complexos.

Por fim, espera-se que este estudo sirva como base para reflexões mais amplas sobre as relações de trabalho contemporâneas e para a construção de soluções que promovam maior dignidade e equidade para esses profissionais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABComm – Associação Brasileira de Comércio Eletrônico. Relatório E-commerce Brasil 2020. São Paulo: ABComm, 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. Passa Palavra, São Paulo, 19 fev. 2017.

ABÍLIO, Ludmila; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. *A plataformização do trabalho no Brasil: relações de poder e resistência*. São Paulo: Outras Expressões, 2021.

ABÍLIO, Ludmila; ALMEIDA, Paula Freire de; KERR, Paula. *A uberização do trabalho: Subsídios para ação e pesquisa sobre o impacto das plataformas digitais no mundo do trabalho*. São Paulo: Outras Expressões, 2020.

ACCARINI, S. Breque dos Apps: o movimento que parou os entregadores de aplicativo em meio à pandemia. In: LUNA, N. T. C.; OLIVEIRA, A. S. M. Os entregadores de aplicativos e a fragmentação da classe trabalhadora na contemporaneidade. R. Katál., Florianópolis, v. 25, n. 1, p. 73-82, jan./abr. 2022.

ALVES, Giovanni. *Trabalho e neodesenvolvimentismo: O ciclo da precarização sob a perspectiva das metamorfoses do capitalismo mundial*. São Paulo: Boitempo, 2020.

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2010.

ANTUNES, Ricardo; PRAUN, Lara. *A nova morfologia do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2015.

BONIS, G. Pandemia precariza ainda mais o trabalho de entregadores de aplicativos. UOL Economia, São Paulo, 10 jul. 2020. Disponível em:

<<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2020/07/10/pandemia-precariza-ainda-mais-o-trabalho-de-entregadores-de-aplicativos.htm>>. Acesso em: 7 out. 2024.

BRASIL. Lei nº 12.436, de 6 de julho de 2011. Proíbe práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais e dá outras providências. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 7 jul. 2011. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12436.htm>. Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL. Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, para inserir a atividade de trabalhador em motocicleta no rol de atividades perigosas. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 19 jun. 2014. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12997.htm>. Acesso em: 15 nov. 2024.

BRASIL DE FATO. 'Merecemos respeito': 500 motoboys protestam em frente a condomínio após agressão de colega. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2023/03/24/merecemos-respeito-500-motoboys-protestam-em-frente-a-condominio-apos-agressao-de-colega>>. Acesso em: 15 out. 2024.

BRYMAN, A. Social research methods. 5th ed. Oxford: Oxford University Press, 2016.

CALLOWAY, A. (2016) Apploitation in a city of instaserfs: How the “sharing economy” has turned San Francisco into a dystopia for the working class.

CRESWELL, J. W.; CRESWELL, J. D. Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches. 5th ed. Thousand Oaks: Sage, 2018.

CPI DOS APLICATIVOS. *Relatório Final da Comissão Parlamentar de Inquérito*. Câmara Municipal de São Paulo, 2023.

DAUFENBACK, Vanessa; BÓGUS, Claudia Maria; ROCHA, Cecília; RIBEIRO, Esther Amorim. “A gente é invisível pra sociedade”: impactos das condições de trabalho na saúde e

qualidade de vida em entregadores de comida na pandemia de COVID-19. *Saúde e Sociedade*, São Paulo, v. 32, n. 1, e220528pt, 2023.

DILLMAN, D. A.; SMYTH, J. D.; CHRISTIAN, L. M. Internet, phone, mail, and mixed-mode surveys: The tailored design method. 4th ed. Hoboken: Wiley, 2014.

DINIZ, Eugênio Paceli Hatem; ASSUNÇÃO, Ada Ávila; LIMA, Francisco de Paula Antunes. Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, São Paulo, v. 30, n. 111, p. 41-50, 2005.

EBIT/NIELSEN. *Relatório Webshoppers 2019: Panorama do E-commerce Brasileiro*. São Paulo: Ebit/Nielsen, 2019.

EHRENBERG, Ronald G. Labor markets and integrating national economies. Washington, DC: Brookings Institution Press, 1994.

EISENHARDT, Kathleen M.; GRAEBNER, Melissa E. Theory building from cases: opportunities and challenges. *Academy of Management Journal*, v. 50, n. 1, p. 25-32, 2007.

EXAME. iFood terá seguro, cursos e desconto em plano de saúde para entregadores. 2020. Disponível em: <<https://exame.com/negocios/ifood-tera-seguro-cursos-e-desconto-em-plano-de-saude-para-entregadores/>>. Acesso em: 2 nov. 2024.

FACULDADE DE MEDICINA DA UFMG. Trabalho com apps pode ser prejudicial à saúde. Belo Horizonte: Faculdade de Medicina da UFMG, 2023. Disponível em: <URL do documento>. Acesso em: 2 nov. 2024.

FARIA, Rodrigo. *Gamificação e controle no trabalho em plataformas digitais*. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

FERNANDES, Bruno Siqueira; PEREGALLI, Alessandro; CANETTIERI, Thiago. Costurando a cidade: crise do capital, urbanização logística e entregadores de aplicativo. *Cadernos Metr pole*, São Paulo, v. 26, n. 59, p. 97-121, jan./abr. 2024.

FGV – Fundação Getúlio Vargas. Economia Digital e o Crescimento do Delivery no Brasil. São Paulo: FGV, 2019.

FIOCRUZ (Fundação Oswaldo Cruz). Saúde e segurança dos trabalhadores de aplicativos: Relatório técnico. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2020.

FOWLER, F. J. Survey research methods. 6th ed. Thousand Oaks: Sage, 2022.

G1. Mortes de ocupantes de motocicletas na cidade de SP em 2022 superam em 40% o período pré-pand mia. São Paulo: G1, 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/01/24/mortes-de-ocupantes-de-motocicletas-na-cidade-de-sp-em-2022-superam-em-40percent-o-periodo-pre-pandemia.ghtml>>. Acesso em: 15 nov. 2024.

GIL, A. C. Como elaborar projetos de pesquisa. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HARVEY, David. *O enigma do capital e as crises do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2013.

HUOTARI, Kai; HAMARI, Juho. Defining gamification: A service marketing perspective. *Proceedings of the 16th International Academic MindTrek Conference*, p. 17-22, 2012.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínuo – Acesso   Internet e   Televisão e Posse de Telefone Móvel Celular para Uso Pessoal 2020. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Estimativas da população residente no Brasil em 2023*. Brasília: IBGE, 2023.

KALIL, Renan B. A Regulação do trabalho via plataformas digitais. São Paulo: Blucher, 2020.

KERLY, Anne; HALL, Penny; BULL, Susan. Bringing chatbots into education: Towards natural language negotiation of open learner models. *Knowledge-Based Systems*, v. 20, n. 2, p. 177-185, 2007.

LUNA, N. T. C.; OLIVEIRA, A. S. M. Os entregadores de aplicativos e a fragmentação da classe trabalhadora na contemporaneidade. *R. Katál.*, Florianópolis, v. 25, n. 1, p. 73-82, jan./abr. 2022. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1982-0259.2022.e82588>>. Acesso em: 7 out. 2024.

MANZANO, L.; KREIN, J. D. Trabalho por aplicativos e as novas formas de exploração. São Paulo: Unicamp, 2020.

MEIRELES, L. Quarentena pelo coronavírus impacta downloads de aplicativos de entregas. *Consumidor Moderno*, São Paulo, 24 mar. 2020. Disponível em: <<https://www.consumidormoderno.com.br/2020/03/24/quarentena-coronavirus-impacta-aplicativos-entregas/>>. Acesso em: 7 out. 2024.

MOBILIDADE ESTADÃO. Faixa Azul em SP será expandida. Disponível em: <<https://mobilidade.estadao.com.br>>. Acesso em: 7 out. 2024.

NADERIFAR, Maryam; GOLI, Hamid; GHALJAIE, Fatemeh. Snowball Sampling: A Purposeful Method of Sampling in Qualitative Research. *Strides in Development of Medical Education*, v. 14, n. 3, p. 1-6, 2017.

PARKER, G.; ALSTYNE, M.; CHOUDARY, S. P. Platform Revolution: How Networked Markets Are Transforming the Economy. New York: Norton & Company, 2016.

PARKER, Robert; WELLS, James; WILSON, Julia. Snowball Sampling in Qualitative Research: Considerations and Techniques. *Qualitative Research Journal*, v. 20, n. 4, p. 345-357, 2020.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Faixa Azul completa 1 ano sem registros de mortes onde foi implantada. Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br>>. Acesso em: 7 out. 2024.

RIBEIRO, Paulo Victor. Motociclistas são 70% dos internados no instituto de ortopedia e traumatologia do Hospital das Clínicas, diz médica na CPI dos Aplicativos. In: The Intercept-Brasil, dez. 2022. Disponível em: <<https://brasil.elpais.com/>>. Acesso em: 2 nov. 2024.

SALOMÃO, K. iFood e Rappi: mais entregadores (e mais cobrança por apoio) na pandemia. Exame, 20 abr. 2020. Disponível em: <<https://exame.com/negocios/coronavirus-leva-mais-entregadores-e-gorjetas-aos-apps-de-delivery/>>. Acesso em: 7 out. 2024.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 14.491, de 27 de julho de 2007. Regulamenta a atividade de transporte de pequenas cargas, denominado motofrete, e dá outras providências. Diário Oficial do Município: São Paulo, SP, 28 jul. 2007. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/2007>>

SINDIMOTOSP (Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo). *Dados sobre a atividade de motofrete na cidade de São Paulo*. São Paulo: SindimotoSP, 2019.

SOUZA, Diego de Oliveira; RODRIGUES, Warlla Ticyanne Barros; SANTOS, Emanuelle Pereira de Araújo. Trabalho e saúde de entregadores de aplicativo em uma cidade do Nordeste brasileiro. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 34, e34076, 2024.

SRNICEK, Nick. *Capitalismo de plataforma*. São Paulo: Autonomia Literária, 2017.

SRNICEK, Nick. *Platform capitalism*. Cambridge: Polity, 2021.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista qualitativa – Entregadores motofretistas

1. Perfil e Experiência

- a. Há quanto tempo você trabalha como motoboy?
- b. Você trabalha exclusivamente com aplicativos de entrega? Se sim, quais? Caso contrário, como é sua forma de atuação?
- c. Você possui vínculo formal com alguma empresa ou trabalha como autônomo?
- d. Para trabalhar, eles oferecem alguma coisa? Equipamento de proteção, etc?

2. Jornada de trabalho

- a. Como você descreveria sua rotina de trabalho antes da pandemia?
- b. Como você descreveria sua rotina de trabalho hoje?
- c. Quantas horas você trabalhava vs. quantas horas você trabalha hoje?
- d. Qual a diferença do número de entregas antes da pandemia e hoje?

3. Renda e Remuneração

- a. Funcionamento da Remuneração: Como funciona o pagamento por entrega? Há diferenças de valor entre os aplicativos?
- b. Cancelamentos: Como os aplicativos lidam com cancelamentos feitos pelo cliente ou por você? Você é compensado em caso de cancelamento?
- c. Escolha de Pedidos: Você tem liberdade para escolher pedidos e clientes?
- d. Alguma vez sentiu que aceitou um pedido para evitar penalizações?
- e. Bloqueios e Penalizações: Já foi bloqueado ou penalizado em algum aplicativo? Os motivos foram informados de forma clara?
- f. Diferenças entre Aplicativos: Você percebe diferenças na forma de remuneração e tratamento entre os aplicativos?
- g. Sustentabilidade da Renda: A remuneração cobre seus custos e é suficiente para suas despesas? Quantas entregas precisa fazer para atingir uma renda satisfatória? Antes e depois da pandemia?

4. Saúde no Trabalho

- a. Como você avalia hoje a sua saúde física (cansaço, disposição)? E antes da pandemia?
- b. Quando você fica doente, o que acontece? Há algum suporte da plataforma?
- c. Você tem algum tipo de seguro saúde? Particular ou fornecido pela plataforma?
- d. Como você avalia hoje a sua saúde mental (estresse, ansiedade, pressão)? E antes da pandemia?
- e. Você passou por alguma situação que sentiu que passou dos seus limites? Exemplo: dormir em cima da moto por cansaço.

5. Segurança no trabalho

- a. Antes da pandemia, você se sentia seguro no trânsito enquanto trabalhava? E hoje, como avalia essa questão?
- b. Você já sofreu algum acidente enquanto fazia entregas? Em caso positivo, isso aconteceu antes ou depois da pandemia?

- c. Você conhece alguém que já se acidentou?
- d. Você já sofreu algum preconceito ou uma situação de violência no trabalho?

6. Percepções sobre Autonomia e Controle de Jornada

- a. Antes da pandemia, você sentia que tinha controle sobre o número de horas que trabalhava por dia? E atualmente, como é essa situação?
- b. Você se considera autônomo em relação ao seu trabalho ou sente que as exigências e condições dos aplicativos impactam sua autonomia?

7. Futuro

- a. Por que você trabalha com entregas?
- b. Se você pudesse escolher, continuaria trabalhando?
- c. Quais são os seus planos para os próximos 5 anos

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista qualitativa – Sindicato (Sindimotosp)

1. Perfil e Contexto

- a. Como o Sindimotosp vê o crescimento do setor de entregas por aplicativos na cidade de São Paulo, especialmente durante e após a pandemia?
- b. As atividades do sindicato mudaram para atender ao crescimento dessa categoria de motofretistas?

2. Condições de Trabalho e Jornada

- a. Como o sindicato avalia a carga horária média de trabalho dos entregadores hoje em comparação com o período pré-pandemia? Esse aumento na carga horária tem se refletido em questões de saúde ou segurança?
- b. Em termos de intensidade do trabalho e número de entregas por dia, o que mudou para os motoboys que trabalham com plataformas digitais?

3. Renda e Remuneração

- a. Antes da pandemia, o modelo de remuneração oferecido pelos aplicativos já era uma preocupação para o sindicato? Como o sindicato vê a evolução da renda dos motoboys pré e pós pandemia?
- b. Ela é suficiente para necessidades básicas?
- c. Na experiência do sindicato, o que motoboys relataram sobre mudanças na política de cancelamentos e penalizações durante e após a pandemia?
- d. A situação de bloqueios e penalizações dos motofretistas tem sido um problema crescente para o sindicato? Existem iniciativas para que o sindicato interceda em casos de bloqueios arbitrários ou injustos?

4. Saúde Física e Mental

- a. Que tipo de impacto o Sindimotosp observou na saúde física e mental dos motoboys ao longo dos últimos anos, especialmente com a intensificação das demandas pós-pandemia?
- b. O sindicato já recebeu relatos de entregadores que trabalham mesmo doentes ou lesionados devido à falta de suporte? Há iniciativas sendo pensadas para garantir algum tipo de suporte a esses trabalhadores?
- c. O sindicato percebeu um aumento nos casos de estresse, cansaço extremo ou outros problemas de saúde mental entre os entregadores?

5. Segurança no Trabalho

- a. Antes da pandemia, como o sindicato avaliava as condições de segurança no trânsito para os motofretistas? Houve uma intensificação dos acidentes ou aumento do risco durante a pandemia?
- b. Existem políticas ou propostas de regulamentação que o sindicato está promovendo para garantir maior segurança no trânsito, especialmente no contexto das entregas via aplicativos?
- c. Como o sindicato avalia o suporte dos aplicativos em caso de acidentes e incidentes de segurança para os motoboys?

6. Autonomia e Controle sobre o Trabalho

- a. O sindicato considera que os motoboys têm autonomia real no controle de sua jornada de trabalho? Houve alguma alteração na percepção da autonomia com o crescimento das entregas pós-pandemia?
- b. Na opinião do sindicato, o uso de algoritmos para gerenciar os motoboys impacta na autonomia e nos direitos desses trabalhadores? Existem iniciativas para lidar com o controle exercido pela “subordinação algorítmica” dos aplicativos?

7. Perspectivas e Futuro da Categoria

- a. Qual é a perspectiva do Sindimotosp sobre o futuro dos motoboys de aplicativo?
- b. O sindicato vê alguma tendência de formalização ou regulamentação que possa melhorar as condições de trabalho?
- c. Em relação ao desejo dos motoboys de buscar alternativas de trabalho fora das plataformas, o sindicato oferece algum tipo de suporte ou orientação para transição profissional?
- d. Que papel o sindicato visualiza para si mesmo no apoio a esses trabalhadores no cenário atual e futuro, considerando o impacto das plataformas e o contexto pós-pandêmico?