

JOSILENE BRANCO DE SOUZA SALES

EU TRATO A VIDA ASSIM, HOJE PODE SER MEU ÚLTIMO DIA:
CONDIÇÕES DE TRABALHO, VIDA E SAÚDE DOS
TRABALHADORES E DAS TRABALHADORAS DE ENTREGA
POR APLICATIVO DIGITAL NO DISTRITO FEDERAL

Brasília-DF

2025



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS DA SAÚDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SAÚDE COLETIVA
MESTRADO PROFISSIONALIZANTE EM SAÚDE COLETIVA

JOSILENE BRANCO DE SOUZA SALES

EU TRATO A VIDA ASSIM, HOJE PODE SER MEU ÚLTIMO DIA:
CONDIÇÕES DE TRABALHO, VIDA E SAÚDE DOS
TRABALHADORES E DAS TRABALHADORAS DE ENTREGA
POR APLICATIVO DIGITAL NO DISTRITO FEDERAL

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do Título de Mestre em Saúde Coletiva pelo Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva – Mestrado Profissionalizante em Saúde Coletiva – da Universidade de Brasília – UnB.

Orientadora: Profa. Dra. Maria da Graça Luderitz Hoefel.

Brasília-DF

2025.

JOSILENE BRANCO DE SOUZA SALES

EU TRATO A VIDA ASSIM, HOJE PODE SER MEU ÚLTIMO DIA:
CONDIÇÕES DE TRABALHO, VIDA E SAÚDE DOS
TRABALHADORES E DAS TRABALHADORAS DE ENTREGA
POR APLICATIVO DIGITAL NO DISTRITO FEDERAL

APROVADA EM: 21/11/2025.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Maria da Graça Luderitz Hoefel (Presidente)
Universidade de Brasília - UnB

Renata Queiroz Dutra (Membro Titular – Interno)
Universidade de Brasília - UnB

Elizabeth Costa Dias (Membro Titular – Externo)
Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG

Ieda Maria Ávila Vargas Dias (Membro Suplente)
Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF

Dedico esta pesquisa aos trabalhadores e às trabalhadoras de entrega por aplicativo do Distrito Federal, que compartilharam suas histórias de vida e de trabalho, tornando possível a construção desse estudo. Que suas vozes deem visibilidade às suas realidades e lutas.

AGRADECIMENTO

Agradeço ao meu marido, Erisvaldo, aos meus filhos, Júlia e Edson, meus amores. Sem vocês essa jornada não seria possível.

À minha mãe, Edna, ao meu pai, Joselino e aos meus irmãos, Vânia e Jean, meus alicerces que sempre acreditaram. À minha irmã Carol, obrigada por você estar conosco.

À minha sogra, Valquíria, e às minhas cunhadas, Sandra, Cristina e Eunice, obrigada pelo apoio. Aos meus sobrinhos e sobrinhas meu eterno carinho. Minha profunda gratidão a toda minha família, que, apesar da distância física, está sempre ao meu lado.

À minha querida orientadora, Professora Graça Hoefel, meu muito obrigada pela confiança, pelas orientações e pelo apoio ao longo da minha trajetória acadêmica.

Obrigada à equipe DIESAT por me ajudar a defender a saúde do trabalhador e da trabalhadora onde quer que eu vá. Em especial, meu muito obrigada à Patrícia e à Gardênia, presentes que a vida me deu e que sempre posso contar.

Agradeço à equipe do Projeto Caminhos do Trabalho - UnB pelo compartilhamento de tantos aprendizados em prol da saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras.

Aos meus colegas de mestrado, que embarcaram comigo nesse desafio de construir e compartilhar pesquisas.

Às professoras membros da banca de dissertação, obrigada pela disponibilidade em partilhar saberes.

A todos os professores e professoras da Universidade de Brasília, meu muito obrigada pelas orientações e ensinamentos que contribuíram para a minha formação.

Agradeço a Deus pela minha vida e pela oportunidade de continuar sempre aprendendo.

*Povoada
Quem falou que eu ando só?
Tenho em mim mais de muitos
Sou uma mas não sou só*

(Povoada, Sued Nunes, 2023).

*Nosso dia vai chegar
Teremos nossa vez
Não é pedir demais
Quero justiça
Quero trabalhar em paz
Não é muito o que lhe peço
Eu quero um trabalho honesto
Em vez de escravidão
(Fábrica, Renato Russo, 1986).*

RESUMO

Introdução: Novas formas de organização e de gestão da força de trabalho têm sido incorporadas no processo produtivo, se intensificando cada vez mais a flexibilização, a terceirização e a desregulamentação dos direitos sociais. O rótulo de autônomo é atribuído aos(as) trabalhadores(as) por aplicativo digital, que são remunerados por entregas realizadas, no entanto, não há garantia de renda mínima, da jornada de trabalho e nem da continuidade da atividade. As plataformas digitais são formas atuais de acumulação de capital e distribuição controlada do trabalho. Esses sistemas estimulam novas formas de terceirização e de delegação dos custos e riscos. Desse modo, é necessário compreender que o processo saúde-doença não deve ser visto apenas como um processo biopsíquico, mas antes de qualquer coisa é um processo social. **Objetivos:** Analisar como as condições de trabalho repercutem na vida e saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo digital no Distrito Federal. **Método:** É um estudo transversal, exploratório de abordagem qualitativa, com referencial teórico de 2018 a 2025. Os participantes são trabalhadores(as) de entrega por aplicativo digital do Distrito Federal. Foram realizadas entrevistas semiestruturadas que adotaram a técnica do snowball como forma de mapeamento, aproximação e seleção dos sujeitos de pesquisa. Os dados foram analisados através da análise de conteúdo de Bardin (2016). O Projeto foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa. **Resultados e Discussões:** A maioria dos participantes são homens, casados, com idade média de 38 anos e com ensino médio completo. A análise das entrevistas resultou em 3 categorias: Sob a lógica da plataformização: o controle algorítmico e a precarização do trabalho; Desgastes, riscos e perigos: repercussões à saúde dos entregadores e das entregadoras por aplicativo; Lutas, organização e perspectivas: a busca por reconhecimento e direito. Os resultados apontam que as novas formas de gestão e organização do trabalho nas plataformas digitais refletem no processo saúde-doença da classe trabalhadora. Essas condições laborais resultam em processos de desgaste que se manifestam na saúde do(a) trabalhador(a), e produz adoecimentos e acidentes, expressando a lógica de precarização do trabalho por plataformas digitais. Para os(as) entregadores(as) há incertezas sobre a regulamentação do trabalho por aplicativo. **Considerações Finais:** As plataformas digitais transferem aos(as) trabalhadores(as) a produção, a manutenção e os riscos do trabalho, incluindo os custos relacionados à saúde e à segurança. A vulnerabilidade dos(as) entregadores(as) por aplicativo, está associada à precariedade estrutural que os(as) envolve, à insuficiência dos mecanismos de proteção social e às violações de direitos fundamentais. O processo de desgaste coletivo deve ser compreendido a partir das condições sociais concretas de vida e trabalho que os determinam. Desse modo, é urgente regulamentar o trabalho de entrega por aplicativo como forma de proteção à saúde dos(as) trabalhador(as) e fundamental que suas vozes sejam ouvidas durante os processos decisórios que definem os rumos do seu trabalho.

Palavras-chave: Aplicativo digital; Precarização do Trabalho; Trabalhador de entrega; Saúde do Trabalhador.

ABSTRACT

Introduction: New forms of workforce organization and management have been incorporated into the production process, increasing flexibilization, outsourcing, and deregulation of social rights. The label of “self-employed” is applied to workers on digital platforms, who are paid per delivery. However, there is no guarantee of a minimum income, working hours, or continuity of activity. Digital platforms are current mechanisms of capital accumulation and controlled labor distribution. These systems foster new forms of outsourcing and delegation of costs and risks. Therefore, it is important to understand that the health–illness process should not be understood solely as a biopsychological process but, above all, as a social process.

Objective: To analyze how working conditions impact the lives and health of delivery app workers in the Federal District. **Method:** It is a cross-sectional exploratory study with a qualitative approach, with a theoretical framework from 2018 to 2025. The participants are delivery workers via digital applications in the Federal District. Semi-structured interviews were conducted adopting the snowball technique as a way of mapping, approaching, and selecting the research subjects. The data was analyzed using Bardin's (2016) content analysis.

The project was submitted to and approved by the Research Ethics Committee. **Results and Discussion:** Most participants were men, married, with an average age of 38 years, and had completed secondary education. The analysis of the interviews resulted in three categories: Under the logic of platformization: algorithmic control and the precariousness of work; Wear, risks, and dangers: implications on the health of app-based delivery workers; Struggles, organization, and perspectives: the search for recognition and rights. The results indicate that the new forms of work management and organization on digital platforms reflect on the health–illness process of the working class. These labor conditions lead to processes of degradation that manifest in workers' health, producing illness and accidents, reflecting the logic of precarization of work through digital platforms. For delivery workers, there is uncertainty regarding the regulation of app-based work. **Final Considerations:** Digital platforms transfer the production, maintenance, and risks of work onto the workers, including costs related to health and safety. The vulnerability of app-based delivery workers is associated with the structural precariousness surrounding them, the insufficiency of social protection mechanisms, and violations of fundamental rights. The collective wear-and-tear process must be understood based on the concrete social conditions of life and work that determine it. Therefore, it's urgent to regulate app-based delivery work as a way to protect workers' health, and it's crucial that their voices are heard during the decision-making processes that define the direction of their work.

Keywords: Digital Platforms, Precarization of Work, Delivery Workers, Worker's Health.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Indicadores de pessoas ocupadas como condutores de motocicletas, segundo a condição de trabalho por meio de plataforma digital.	30
Quadro 2. Distribuição dos entregadores ocupados que trabalhavam por plataformas, por tipo de dependência em relação à plataforma	31
Quadro 3. Número de vítimas fatais de acidentes de trânsito de motociclistas e ciclistas no DF, nos anos de 2022 a 2024.....	40
Quadro 4. Características sociodemográficas dos entregadores e das entregadoras por aplicativo, Brasília, DF, 2025	50

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abraciclo	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
Abramet	Associação Brasileira de Medicina do Tráfego
Aliança Bike	Associação Brasileira do Setor de Bicicletas
AMAE-DF	Associação de Entregadores Profissionais Autônomos de Brasília
ATAM-DF	Associação de Trabalhadores por Aplicativos e Motociclistas do Distrito Federal e Entorno
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
COVID	<i>Corona Virus Disease</i> (Doença do Coronavírus)
CNDSS	Comissão Nacional sobre os Determinantes Sociais da Saúde
DSS	Determinantes Sociais em Saúde
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
MEI	Microempreendedor individual
Fundacentro	Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho
MPT	Ministério Público do Trabalho
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OL	Operador Logístico
OMS	Organização Mundial da Saúde
PLP	Projeto de Lei Complementar
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
SIM	Sistema de Informações sobre Mortalidade
SINAN	Sistema de Informação sobre Agravos de Notificação
SUS	Sistema Único de Saúde
TIC	Tecnologia de Informação e Comunicação
UFAB	Universidade Federal da Bahia
Unicamp	Universidade Estadual de Campinas
RENASTT	Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora
PNSTT	Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	OBJETIVOS	17
2.1	OBJETIVO GERAL	17
2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	17
3	REFERENCIAL TEÓRICO	18
3.1	TRABALHO, ALGORITMOS E PLATAFORMA DIGITAL	18
3.1.1	SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA	18
3.1.2	TRABALHO, ALGORÍTIMO E CAPITALISMO DE PLATAFORMA	20
3.2	CARGA DE TRABALHO, ORGANIZAÇÃO, GESTÃO E CONDIÇÕES DO TRABALHO DE ENTREGA POR PLATAFORMAS DIGITAIS.....	23
3.2.1	O AVANÇO DO TRABALHO POR PLATAFORMAS DIGITAIS	23
3.2.2	CARGA DE TRABALHO, ORGANIZAÇÃO E GESTÃO POR PLATAFORMA DIGITAL	25
3.3	A SAÚDE DO TRABALHADOR E DA TRABALHADOR DE ENTREGA POR APLICATIVO DIGITAL	29
3.3.1	ENTREGADORES E ENTREGADORAS POR APLICATIVO DIGITAL	29
3.3.2	ADOCIMENTO FÍSICO E MENTAL DOS TRABALHADORES E DAS TRABALHADORAS DE ENTREGA POR APLICATIVO.....	32
3.3.3	ACIDENTES DE TRÂNSITO COM MOTOCICLISTAS E CICLISTAS NO BRASIL E NO DISTRITO FEDERAL	36
3.4	FORMAS DE ORGANIZAÇÃO E CAMINHOS PARA A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO POR PLATAFORMA DIGITAL.....	41
3.4.1	FORMAS DE ORGANIZAÇÃO DOS(AS) TRABALHADORES(AS)	41
3.4.2	NOVA CATEGORIA DE TRABALHO OU ANTIGO MODO DE GESTÃO?	42

4	METODOLOGIA	45
4.1	DIÁRIO DE CAMPO: REALIZAÇÃO DAS ENTREVISTAS COM OS ENTREGADORES E AS ENTREGADORAS POR APLICATIVO NO DF	49
5	RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	50
5.1	CARACTERIZAÇÃO DOS DADOS SOCIODEMOGRÁFICOS.....	50
	5.2 CATEGORIA 1. SOB A LÓGICA DA PLATAFORMIZAÇÃO: O CONTROLE ALGORÍTMICO E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO	54
5.2.1	O CONTROLE ALGORÍTMICO, A GESTÃO E A INTENSIFICAÇÃO DO TRABALHO: VIDAS CONECTADAS AO APLICATIVO.....	54
5.2.2	BAIXA REMUNERAÇÃO E JORNADAS SEM FIM: O CUSTO DA SOBREVIVÊNCIA	60
5.2.3	VIDAS ENTRE ENTREGAS E INCERTEZAS: ENTRE A RUA E O ALGORITMO	67
	5.3 CATEGORIA 2. DESGASTES, RISCOS E PERIGOS: REPERCUSSÕES À SAÚDE DOS ENTREGADORES E DAS ENTREGADORAS POR APLICATIVO	74
5.3.1	DESGASTE À SAÚDE DO TRABALHADOR E DA TRABALHADORA POR APLICATIVO: ENTRE ACIDENTES E ADOECIMENTOS	74
5.3.2	VIOLÊNCIA E SOFRIMENTO PSÍQUICO RELACIONADO AO TRABALHO: A ROTINA INVISÍVEL DOS ENTREGADORES E DAS ENTREGADORAS POR APLICATIVO	83
5.3.3	SOB A LÓGICA DA DESPROTEÇÃO E DO DESRESPEITO: O COTIDIANO DA PRECARIZAÇÃO.....	90
	5.4 CATEGORIA 3 - LUTAS, ORGANIZAÇÃO E PERSPECTIVAS: A BUSCA POR RECONHECIMENTO E DIREITO.....	95
5.4.1	O TRABALHO POR APLICATIVO: SOB A ÓTICA DOS ENTREGADORES E DAS ENTREGADORAS	96
5.4.2	ESTRATÉGIAS DE ORGANIZAÇÃO E A BUSCA POR DIREITOS	100

6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	110
	REFERÊNCIAS	115
	APÊNDICE 1 – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA.....	132
	APÊNDICE 2 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	135
	APÊNDICE 3 – TERMO DE CESSÃO DE USO DE IMAGEM E/OU VOZ PARA FINS CIENTÍFICOS E ACADÊMICOS	137

1 INTRODUÇÃO

As mudanças na organização e nas relações de trabalho, acentuadas na segunda década do século XXI, refletem o avanço da indústria 4.0, em que é crescente a intensificação da automação e da inteligência artificial associada às novas Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) (Filgueiras; Antunes, 2020). Com isso, novas formas de organização e de gestão da força de trabalho são incorporadas no processo produtivo, se intensificando cada vez mais a flexibilização, a terceirização e a desregulamentação dos direitos sociais (Antunes, 2020).

Dessa forma, o desejo neoliberal de reduzir gastos com a folha de pagamento e com direitos sociais e trabalhistas é materializado nas plataformas de trabalho, os(as) trabalhadores(as) são apresentados(as) como empreendedores de si, escondendo a precarização do trabalho e a insegurança do contrato laboral (Silveira, 2021).

O rótulo de autônomo é atribuído aos(as) trabalhadores(as) por aplicativo digital, que são remunerados por entregas realizadas. No entanto, não há garantia de remuneração mínima, definição clara de jornada de trabalho e compromisso explícito em relação à continuidade da atividade (Filgueiras; Antunes, 2020). Além do que, segundo Cardoso (2021) essas empresas-plataformas conseguem transferir os custos, os gastos e as responsabilidades com o trabalho para os(as) trabalhadores(as). O surgimento da sociedade digital, compreende a reformulação global e acentuada do sistema capitalista, no qual as informações são importantes fontes de poder e influenciam as formas de gestão e organização do trabalho (Cardoso, 2021).

As plataformas digitais são formas atuais de acumulação de capital e distribuição controlada do trabalho. Esses sistemas estimulam novas formas de terceirização e de delegação dos custos e riscos, consolidam a condição de trabalhadores *just-in-time*, e agem por “meios técnico-políticos que possibilitam novas combinações entre informação e informalidade, no que pode ser definido como gerenciamento algorítmico do trabalho” (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021, p. 33).

Frente ao contexto de privatizações, desregulamentação de direitos trabalhistas e diminuição do papel do Estado, imposta pelo modelo neoliberal, foi intensificada a flexibilização laboral, diante do discurso da redução de empregos, empresários e governo inseriram formas de trabalho flexíveis. Nesse cenário, os(as) trabalhadores(as) estão expostos

a vários acidentes e adoecimentos que se desenvolvem no cenário de flexibilização das relações trabalhistas, ademais, estudos demonstram um aumento cada vez maior de transtornos mentais relacionados a precarização do trabalho (Trivellato; Paixão, 2020).

Segundo Barreira (2021), as metamorfoses no mundo do trabalho associadas à precarização, intensificação, novas formas de gestão e organização da produção, somadas a inserção das novas tecnologias, favorecem os riscos psicossociais no trabalho, tornando-se mais regulares e graves, podendo desencadear e agravar diversos adoecimentos laborais, físicos e mentais, como por exemplo: “problemas cardiovasculares, distúrbios musculoesqueléticos relacionados ao trabalho, transtornos mentais, e entre outros” (Barreira, 2021, p. 2).

Diante desse cenário, Laurell e Noriega (1989) destacam que é necessário compreender que o processo saúde-doença não deve ser visto apenas como um processo biopsíquico, mas antes de qualquer coisa é um processo social. Para os autores, “o trabalho tem que ser compreendido como processos corporais, mas também como uma expressão concreta da relação de exploração através da sua organização e divisão” (Laurell; Noriega, 1989, p. 106).

Do mesmo modo os Determinantes Sociais em Saúde (DSS), segundo a Comissão Nacional sobre os Determinantes Sociais da Saúde (CNDSS), compreendem os fatores sociais, econômicos, culturais, étnicos/raciais, psicológicos e comportamentais que influenciam a ocorrência de problemas de saúde e seus fatores de risco na população. Além do que, a Organização Mundial da Saúde (OMS), define que os DSS são as “condições sociais em que as pessoas vivem e trabalham” (Buss; Pellegrini Filho, 2007, p. 78).

Evidenciamos que o trabalho plataformizado retrata a precarização laboral que impacta na saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras, principalmente dos mais vulneráveis, os quais estão expostos a adoecimentos e acidentes de trabalho. Dessa forma, de acordo com Laurell e Noriega (1989), na análise do processo de trabalho, a definição de “carga de trabalho” permite uma compreensão dos elementos dinâmicos do processo de trabalho, elementos que interagem entre si e com o corpo do trabalhador, “gerando processos de adaptação que se constituem em desgaste, que é compreendido como uma perda da capacidade potencial e/ou efetiva corporal e psíquica” (Laurell; Noriega, 1989, p. 110).

Além do mais, a Teoria de Demandas e Recursos do Trabalho, de Bakker e Demerouti (2017), destacam que o processo de desgaste de saúde, responsável pelo aumento da tensão e do adoecimento, é “desencadeado por demandas físicas, psíquicas, sociais ou organizacionais

diante das quais nem sempre o(a) trabalhador(a) dispõe de recursos para atender” (Bakker; Demerouti, 2017, p. 7).

Diante desse cenário, evidenciamos que essas mudanças na organização do trabalho promovem maior intensificação e precarização no trabalho (Antunes, 2020). Além do mais, a Reforma Trabalhista, aprovada na Lei nº 13.467 de julho de 2017, flexibilizou as formas de contratação no mercado de trabalho, o que acarretou aos(as) trabalhadores(as) perda de seus direitos trabalhistas (Brasil, 2017).

No Brasil, verifica-se um expressivo contingente de trabalhadores atuando na informalidade, sem registro em carteira de trabalho. De acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD Contínua (2024), aproximadamente 39,4 milhões de pessoas estão nessa situação, o que representa uma taxa de informalidade de 38,6% da população ocupada (Brasil, 2024b). Ademais, houve um aumento na taxa de informalidade entre os condutores de motocicletas no país, passando de 67% no primeiro trimestre de 2016 para 71,8% no primeiro trimestre de 2020. Da mesma forma, entre os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, a informalidade era de 44,7% em 2016 e elevou-se para 59,5% em 2020 (Manzano; Krein, 2020).

O atual contexto, marcado pela ideologia neoliberal, associado as novas TICs e somados à Reforma Trabalhista de 2017, reflete na redução dos postos de trabalho, no aumento do desemprego, da informalidade, na flexibilização dos vínculos e das jornadas de trabalho, bem como repercute na saúde da classe trabalhadora. Nesse sentido, torna-se fundamental que os(as) trabalhadores(as) participem ativamente das discussões sobre a regulamentação do trabalho por plataforma digital, como também dos debates sobre as repercussões do trabalho por aplicativo na saúde dos entregadores e das entregadoras.

Perante o exposto, essa pesquisa se justifica pela necessidade de analisar as mudanças no processo laboral em um cenário de precarização do trabalho e das lacunas acerca do tema o trabalho como determinante do processo saúde-doença.

Essa pesquisa tem como objetivo geral analisar como as condições de trabalho por plataformas digitais repercutem na vida e saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo no Distrito Federal.

Além do que, este trabalho constitui um espaço de reflexão e construção interdisciplinar, que contribui para o avanço do conhecimento na área da Saúde do Trabalhador, uma vez que

fornecer subsídios para o fortalecimento ou a formulação de políticas públicas voltadas à regulamentação, prevenção, proteção e promoção à saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo digital no Distrito Federal. O presente estudo está vinculado a linha de pesquisa Saúde, Cultura e Cidadania do Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Mestrado Profissionalizante da Faculdade de Ciências da Saúde, da Universidade de Brasília – UnB.

Esta dissertação está estruturada em referencial teórico que abordará os seguintes capítulos: Trabalho, algoritmos e plataforma digital; Carga de trabalho, organização, gestão e condições do trabalho de entrega por plataformas digitais; A saúde do trabalhador e da trabalhadora de entrega por aplicativo digital; Formas de organização e caminhos para a regulamentação do trabalho por plataforma digital. Ademais, está dividida em Metodologia; Resultados e Discussões, e Considerações finais.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Analisar como as condições de trabalho repercutem na vida e saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo digital no Distrito Federal - DF.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Investigar as condições de trabalho, as formas de organização e gestão do trabalho de entrega por aplicativo digitais no Distrito Federal;
- b) Conhecer o perfil, os principais acidentes e adoecimentos dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo digital no Distrito Federal;
- c) Compreender a percepção dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo digital do Distrito Federal sobre a regulamentação do trabalho de entrega por plataforma digitais.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico buscou resgatar reflexões sobre o trabalho por plataformas digitais e sua relação com a subordinação algorítmica, perpassada em um sistema capitalista e neoliberal de superexploração da força de trabalho.

Além de sistematizar conceitos relacionados à carga de trabalho, à organização, à gestão e às condições de trabalho dos entregadores e das entregadoras, procurou também entender os processos de desgastes, adoecimentos e acidentes de trabalho aos quais estão expostos os trabalhadores e trabalhadoras de entrega por aplicativo digital, a partir da compreensão que:

“O processo saúde-doença é determinado pelo modo como o homem se apropria da natureza em um dado momento, apropriação que se realiza por meio de processo de trabalho baseado em determinado desenvolvimento das forças produtivas e relações sociais de produção” (Laurell, 1982, p. 16).

3.1 TRABALHO, ALGORITMOS E PLATAFORMA DIGITAL

3.1.1 SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA

As plataformas digitais são movidas por dados, automatizadas e organizadas por meio de algoritmos, ou seja, os algoritmos e dados formam sua base. E os algoritmos, assim como qualquer outra tecnologia, são produzidos através do trabalho humano, seja nas empresas de tecnologia ou nas interações das pessoas com eles. A automação e a organização de processos através de algoritmos só ocorrem com a acumulação e a disponibilização de dados. Com isso, os provedores de informações estão em uma posição privilegiada para influenciar e reformular nosso entendimento sobre a vida cotidiana (Grohmann, 2020).

Desse modo, pode dizer que as mediações algorítmicas não surgem de forma isolada ou imparcial, como normalmente é associada ao imaginário algoritmo. Mas os algoritmos desempenham um papel nos processos de organização social que está ligado a contextos culturais, ideológicos e financeiros, dessa maneira, tendem a favorecer certas perspectivas em detrimento de outras (Grohmann, 2020).

Segundo Seligmann-Silva (2022) a Organização do Trabalho é moldada pela cultura historicamente constituída e inerente aos diferentes contextos regionais e nacionais. Os

preconceitos e culturas que separam classes sociais, etnias ou grupos populacionais refletem-se no cotidiano do trabalho, nos relacionamentos, nas trajetórias profissionais e em outros aspectos ligados às condições de trabalho. Desse modo, a cultura atravessa a organização do trabalho, influenciando as relações de poder. Além disso, as visões predominantes na “cultura são determinantes quanto ao modo real pelo qual será instituído o respeito à dignidade e à saúde dos trabalhadores” (Seligmann-Silva, 2022, p. 96).

Com isso, pode-se afirmar que as plataformas não são neutras, impactam no mundo do trabalho, pois atuam como processos de produção em meio ao processo de circulação do capital. São formalizadas por relações de propriedade, dirigidas por modelos de negócios e submetidas por termos de acordos com os usuários. Portanto, correspondem a concretização da acumulação e extração de valor a partir dos mecanismos de dados e das mediações algorítmicas (Grohmann, 2020). Além do que, de acordo com Abílio (2020) as plataformas contam com as novas possibilidades de mapeamento integral do processo produtivo. E a parte visível aos usuários, tanto os(as) trabalhadores(as) quanto os consumidores, são os aplicativos (Grohmann, 2020), que ocultam as grandes corporações globais que dominam o mundo financeiro e empresarial (Antunes, 2018).

A plataformização do trabalho pode ser vista como uma continuidade de atividades, sendo um resultado e uma intensificação de processos históricos presentes na sociedade brasileira, como a apropriação do trabalho informal e a maior flexibilização laboral (Grohmann, 2021).

Nesse cenário, na América Latina, em especial no Brasil, os trabalhos informais, bicos ou viração nunca foram exceção, pelo contrário, sempre estiveram presentes, agindo sobre a classe trabalhadora como uma gestão de sobrevivência. E a plataformização do trabalho, que expande a precarização total e retira os direitos dos(as) trabalhadores(as), os quais sem opção, equilibram-se na triste realidade de viver entre o desemprego total ou privilégio da servidão digital (Antunes, 2018). Então, observa-se que para muitos trabalhadores essa estrutura de trabalho é uma possibilidade de independência financeira e/ou de escapar do desemprego, visto que não ter nenhum emprego é pior do que viver condições precárias de trabalho.

O processo da uberização do trabalho, não se inicia com a Uber e nem se restringe a essa empresa, define uma direção em curso que se estende as relações de trabalho, e envolve diferentes setores econômicos, ocupações, condições de trabalho, níveis de qualificação e

rendimento. A uberização se refere a nova forma de controle, organização e gerenciamento do trabalho, que envolve às regulamentações governamentais e o papel do estado na omissão de direitos, mediações e controles constituídos, desse modo, resulta na flexibilização do trabalho, que corresponde a ausência de restrições legais para a exploração do trabalho, o que inclui a aceitação, normalização e legalização da transferência dos custos e riscos para a classe trabalhadora (Abílio, 2020).

Desse modo, vale destacar segundo Seligmann-Silva (2022), que em alguns tipos de produção, a inserção de novas tecnologias nos equipamentos, diminuíram as cargas de trabalho físico e houve grande aumento na produtividade, contudo, deveriam também ter diminuído os acidentes e adoecimentos laborais, entretanto, as “tecnologias de ponta” foram consideradas as responsáveis pelos danos que afetam a classe trabalhadora, tanto em relação à diminuição do mercado de trabalho quanto à intensificação do trabalho e aos diferentes agravos à saúde dos(as) trabalhadores(as) (Seligmann-Silva, 2022, p. 164).

3.1.2 TRABALHO, ALGORÍTIMO E CAPITALISMO DE PLATAFORMA

A Organização Internacional do Trabalho - OIT (2021), destacou que as plataformas digitais de trabalho permitiram que as empresas alcançassem novos mercados de trabalho e reduzissem os custos, no entanto, apresentam um grande desafio quanto às condições de trabalho, à remuneração, às jornadas de trabalho, o acesso aos direitos trabalhistas e a seguridade social. Além do que, as plataformas de trabalho apresentam-se como intermediadoras do serviço, entretanto, possuem controle sobre a organização, distribuição do trabalho e o remuneração dos(as) trabalhadores(as) (ILO, 2021).

Dessa forma, as plataformas digitais expõem a uberização dos modos relacionado a atual forma de gestão do trabalho e ao neoliberalismo, em que impõem aos(as) trabalhadores(as) a responsabilização e gestão da própria sobrevivência, envoltos no discurso do empreendedorismo (Abílio, 2021).

Segundo e Carvalho e Nogueira (2024) observam que o aumento dos(as) trabalhadores(as) por conta própria (self-employed) tem ocorrido mesmo em países de alta renda, sendo como principal responsável, a disseminação do trabalho por plataformas digitais. No Brasil, segundo Carvalho e Nogueira (2024), fatores como a flexibilização da legislação

trabalhista e a criação do microempreendedor individual - MEI também influenciam esse cenário. O Brasil não está imune às mudanças globais na dinâmica do mercado de trabalho, e a expansão dos(as) trabalhadores(as) de plataformas no país tem um impacto significativo no total de ocupações. Esse fenômeno está associado à gig economy e resulta na crescente precarização das relações de trabalho, constituindo uma parte substancial do trabalho precarizado (Carvalho; Nogueira, 2024).

Desse modo, no capitalismo do século XXI, os dados são a principal matéria prima, e as plataformas são instrumentos usados para organizar os negócios de modo a permitir a extração, análise, utilização e monopolização desses dados (Kalil, 2020). Segundo Grohmann (2020) no capitalismo de plataforma os dados são essenciais, pois dão vantagens competitivas aos algoritmos, serve para viabilizar a terceirização dos(as) trabalhadores(as) e promover a otimização e flexibilidade dos processos produtivos.

Dessa forma, o uso de dados assume um papel central nas empresas, desempenhando múltiplas funções, como o treinamento e aprimoramento de algoritmos, a coordenação da terceirização de trabalhadores(as) e a viabilização da otimização dos processos produtivos. Para Kalil (2020, p. 83) o capitalismo de plataforma representa a intensificação de movimentos simultâneos que iniciaram na década de 1970, como a “produção enxuta, as cadeias produtivas *just-in-time* e a terceirização”. As tecnologias digitais proverem os meios para o desenvolvimento das empresas, desse jeito, possibilitam que as plataformas surjam como instrumentos capazes de liderar e controlar setores da economia, com destaque em áreas de manufatura, logística e design (Kalil, 2020).

Nesse sentido, para Franco, Druck e Seligmann-Silva (2010), a flexibilização das relações laborais, apresentada como solução para a crise do modelo fordista na década de 1970, consolidou-se como um dos pilares centrais da reestruturação produtiva e das políticas neoliberais, promovendo o alinhamento das sociedades urbano-industriais ao processo de globalização, em um contexto de forças sociais desfavorável ao trabalho.

Nesse cenário, o avanço da racionalidade neoliberal, reforçou o binômio flexibilização e precarização, acarretando a perda da razão social do trabalho e a valorização do lucro e da competitividade como princípios estruturantes do mundo do trabalho, ainda que revestidos por “discursos e programas de responsabilidade social” (Franco; Druck; Seligmann-Silva, 2010, p. 233).

A lógica neoliberal, ao sustentar a globalização econômica, promoveu a integração dos mercados ao mesmo tempo em que reduziu o papel do Estado nas garantias sociais e trabalhistas. Instituiu, uma racionalidade de Estado Mínimo em oposição ao modelo de Estado de Bem-Estar Social, ao incentivar a ideia de autonomia privada e ao criticar a intervenção estatal como obstáculo ao crescimento econômico.

Esse processo, fundamentado na desregulamentação e na privatização, resultou em uma crise específica do Estado, marcada pela diminuição dos espaços públicos, controladas e reguladas pelo direito, e aumento dos espaços privados, orientados pela lógica do mercado. Dessa forma, “a defesa da autonomia privada em detrimento da legislação trabalhista” passa a ser justificada como condição necessária para garantir empregos diante da competitividade global e das novas formas de produção (Franco; Druck; Seligmann-Silva, 2010, p. 231).

Desse modo, Antunes (2018), argumenta que o capitalismo de plataforma tem representado cada vez a marca da precarização neoliberal no século XXI, retratando condições de trabalho que eram vivenciados no século XIX, e que são exemplificadas por ausência de vínculo empregatício, baixos salários, jornadas acima de 12h de trabalho e falta de seguridade social. Além do que, os(as) trabalhadores(as) por aplicativo vivenciam uma importante característica da flexibilização, a diminuição radical entre os limites das atividades laborais e a vida privada.

Segundo Angelin, *et. al.* (2023) as alterações nas legislações trabalhistas, principalmente com a reforma trabalhista, de 2017, flexibilizam direitos que foram duramente conquistados. A ideia de liberdade e autonomia que é propagada por essas empresas somada a flexibilização trabalhista, só favoreceu o aumento do trabalho no mercado informal, acabando com os direitos dos(as) trabalhadores(as), produzindo lucros cada vez maiores para as empresas e negligenciando as condições de trabalho (Angelin *et al.*, 2023).

Mas segundo Uchôa-de-Oliveira (2020), esses(as) trabalhadores(as) por aplicativo “não podem ser considerados como “empreendedores de si mesmo”, pois não exercem nenhuma inovação ou criatividade em seus trabalhos, nem desenham um “plano de negócio” em que têm autonomia sobre os preços de seus serviços” (Uchôa-de-Oliveira, 2020, p. 6). Mas de acordo com a autora, os(as) trabalhadores(as) percebem nas empresas-plataformas uma maneira rápida e acessível de inserção econômica, o que resultou em um aumento significativo de trabalhadores(as) nesse cenário precarizado.

Nesse sentido, Almeida, Kalil e Fonseca (2021), destacam que parte da população que vive em risco social, consiste no “excedente estrutural da força de trabalho”, que trabalham em condições precárias e sem oportunidades de obter melhores trabalhos, tanto pouco perspectivas de retorno ao mercado formal. Com isso, o trabalho por plataforma digital é visto como uma “oportunidade de trabalho”, entretanto, trata-se de uma “estratégia de sobrevivência”, onde as relações de trabalho são distorcidas e prega-se um discurso empresarial que pretende valorizar a autonomia dos(as) trabalhadores(as), argumentando que são seus próprios chefes, contudo, trabalham para outras pessoas, e não tem os seus direitos trabalhistas básicos assegurados (Almeida, Kalil, Fonseca, 2021, p. 475).

3.2 CARGA DE TRABALHO, ORGANIZAÇÃO, GESTÃO E CONDIÇÕES DO TRABALHO DE ENTREGA POR PLATAFORMAS DIGITAIS

3.2.1 O AVANÇO DO TRABALHO POR PLATAFORMAS DIGITAIS

Nas últimas décadas, a reformulação no mundo do trabalho, evidenciou que é possível dispersar o trabalho sem perder o controle sobre ele. Desse modo, essa condição de trabalhador(a) “*just-in-time* é estar disponível o tempo todo, mas ser remunerado apenas pelo o que entrega ou produz” (Abílio, 2021, p. 2).

O capitalismo de plataforma utiliza as tecnologias da Informação e Comunicação traçando novas configurações às relações de trabalho. E as plataformas digitais apresentam-se como intermediadores da negociação, daquele que presta o serviço ao consumidor, por meio de algoritmos que processam informações e dados, considerando seus trabalhadores como autônomos na atividade, mas estimulando a concorrência entre os mesmos (Kalil, 2020).

O capital se apropria das tecnologias e da falta de regulação estatal, acentuando progressivamente a partir dos anos de 1970, a fragmentação, terceirização e desregulação do trabalho, culminando em sua mais recente expressão, caracterizada pelas formas de organização do processo de trabalho via plataformas digitais. Dessa forma, dos modos de produção capitalista, herdamos o autoritarismo do modelo taylorismo. E do toyotismo, percebido não

apenas como uma nova forma de organização da linha de produção, destaca-se a transferência de parte do gerenciamento e da produção para o(a) trabalhador(a), o que resulta no aumento da exploração e nos riscos de acidentes e adoecimentos (Antunes, 2018). Segundo Abílio (2020), esse gerenciamento continua subordinado e controlado, criando novas formas de engajamento, para que o(a) trabalhador(a) participe ativamente do aumento da sua produtividade.

No Toyotismo, ou nas formas flexíveis de acumulação, os trabalhadores e as trabalhadoras são estimulados a se autocriticar e a se punirem caso não atinjam as metas. Desse jeito, quando ocorrem imprevistos no trabalho, são recriminados pelos próprios colegas em benefício da empresa, com isso, são repelidas qualquer forma de resistência, recusa ou oposição (Antunes, 2018).

Desse modo, segundo Seligmann-Silva (2022), no Toyotismo o mal-estar e as tensões já não sucedem do autoritarismo e da intimidação antes expressos pelas chefias, mas, sim, de um conjunto de aspectos vinculados à “nova” organização do trabalho, que fazia parte a polivalência (o modo que todos deveriam ser capazes de fazer tudo), e a eliminação de desperdícios, tanto de tempo, de materiais e de insumos humanos. A inovação do processo de trabalho é o de *just in time*, a produção adaptada às demandas do mercado (Seligmann-Silva, 2022, p. 170).

E dessa forma, tal como as máquinas fabris que tornam o trabalho rotineiro, mas com muito mais sofisticação técnica, as plataformas são úteis para as empresas porque podem ser programadas para processar dados altamente personalizados e, conseqüentemente, contratar, controlar, pagar, ameaçar, prometer, induzir, punir e despedir (Filgueiras; Dubal, 2023).

Com isso, no capitalismo de plataforma, os dados são fundamentais, formam e dão vantagem competitiva aos algoritmos, permitem terceirizar trabalhadores, otimizar e flexibilizar processos produtivos. A dataficação, desse modo, é um mecanismo de gestão e controle do trabalho, inserido em uma lógica de acumulação que se baseia na usurpação dos dados dos trabalhadores. Esses dados se tornam simultaneamente capital fixo e circulante (Grohmann, 2020).

3.2.2 CARGA DE TRABALHO, ORGANIZAÇÃO E GESTÃO POR PLATAFORMA DIGITAL

De acordo com Seligmann-Silva (2022), o conjunto de esforços físicos e mentais realizados para atender às exigências das tarefas é conceituado como carga de trabalho. Apresenta que as análises do trabalho conduzidas por ergonomistas têm como objetivo adequar as cargas de trabalho às capacidades e limitações do ser humano, verificando eticamente que essas adequações devem “respeitar as características e as necessidades fisiológicas, psicológicas e sociais do trabalhador” (Seligmann-Silva, 2022, p. 85).

Laurell e Noriega (1989) destacam que a conceitualização de carga de trabalho, permite uma compreensão dos elementos dinâmicos do processo de trabalho, elementos que interagem entre si e com o corpo do trabalhador. Além do que, deve-se acrescentar o conceito de desgaste, com o propósito de construir uma representação coerente da relação entre o processo produtivo e o nexo biopsíquico de um grupo de trabalhadores(as). A conceitualização de desgaste possibilita registrar as alterações danosas que resultam da interação dinâmica das cargas sobre os processos biopsíquicos humanos. O desgaste pode ser definido como a perda de capacidade efetiva e/ou potencial, tanto biológica quanto psíquica, abrangendo não apenas um processo isolado, mas o conjunto dos processos biopsíquicos. (Laurell; Noriega, 1989, p. 115).

Dessa forma, as plataformas de trabalho devem ser entendidas como um meio de produção que, quando utilizado por uma empresa, é uma ferramenta de capital, uma máquina (digital) ou dispositivo tecnológico utilizado pelas empresas para a gestão empresarial e laboral (Filgueiras; Dubal, 2023). Com isso, deve ser evidenciado que o trabalho por plataformas não ocorre de maneira abstrata, mas a partir da aquisição de valor, o que depende tanto do tipo de plataforma quanto da segmentação de raça, gênero e território (Grohmann, 2020).

No trabalho dos motofrentistas, aprofundam-se nova forma de gestão e controle, e estão presentes elementos que aprofundam a flexibilização laboral. Com isso, alteram seus modos de remuneração, jornada de trabalho, a formação da identidade profissional, às motivações subjetivas e à saúde do(a) trabalhador(a) (Abílio, 2021).

As plataformas são utilizadas para gerir os(as) trabalhadores(as), que por sua vez utilizam outros meios de produção (automóveis, motocicletas, bicicletas, etc.) para aumentar a produtividade do trabalho e diminuir os custos das empresas, repassando esses custos para

os(as) trabalhadores(as) individuais e, com isso precarizando setores inteiros que antes eram empregos seguros (mesmo sindicalizado) (Filgueiras; Dubal, 2023).

Segundo Möhlmann e Zalmanson (2017), gestão algorítmica é definida como a prática de supervisão e controle sobre os(as) trabalhadores(as) geridos por algoritmos de software, e uma das características é o acompanhamento constante do comportamento dos(as) trabalhadores(as), desse modo, o rastreamento, através do uso de dispositivos digitais, podem diminuir a autonomia e produzir a sensação constante de vigilância e controle. Outras características apresentadas pelos autores é a avaliação constante do desempenho dos(as) trabalhadores(as), a implementação automática de decisões por algoritmos, a interação dos trabalhadores com um “sistema” e não com humanos e a baixa transparência na gestão algorítmica (Möhlmann; Zalmanson, 2017).

Além do mais, Grohmann (2020) destaca outros aspectos da gestão algorítmica do trabalho, como o gerenciamento de dados e metadados através de plataformas globais que afetam tanto os(as) trabalhadores(as) quanto as legislações locais. A gamificação do trabalho, definida por Woodcock (2019) como a aplicação de elementos de jogos que resulta em uma gamificação vinda de cima e que reconfigura temporalidades e espacialidades, a intensificação da percepção de autonomia e independência no trabalho, que decorrente da ideia de que o chefe é um sistema em vez de uma pessoa, o que reforça o imaginário de neutralidade algorítmica, alinhando-se ao ideário neoliberal de empreendedorismo, que envolve a gestão de desempenho, eficácia e avaliação (Woodcock, 2019).

Nas empresas via plataformas digitais toda a organização do trabalho é definida unilateralmente através de programação algorítmica, controlam a forma de cadastramento dos consumidores da plataforma, dos(as) trabalhadores(as), da área de cobertura das empresas e do perímetro de atendimento de cada pedido, desse modo, ao invés de autonomia identifica-se subordinação, pois o(a) trabalhador(a) tem a obrigatoriedade de responder a comandos emitidos pela plataforma. Com isso, ordens diretas pessoais não são regulares, estão introduzidas na “programação continua em que pessoas definem e redefinem todo o processo a ser seguido” (Almeida, Kalil, Fonseca, 2021, p. 478).

O poder de monopolização das empresas, intensifica na uberização, a mudança do(a) trabalhador(a), em trabalhador(a) *just-in-time*, e por uma questão de sobrevivência, milhares de motofrentistas precisam trabalhar com três ou quatro plataformas que dominam o setor em São

Paulo (Abílio, 2020). Para a definição da jornada de trabalho, os(as) trabalhadores(as) uberizados, pré-estipulam valores, são metas pré-definidas por eles mesmo, determinam uma renda mínima que se faz necessária independente do tempo dedicado ao trabalho, desse modo, as longas jornadas são geridas por questão de sobrevivência (Abílio, 2020).

E as empresas se ausentam de obrigações quanto à remuneração, à carga de trabalho, às jornadas extensas sem dias de descanso, além do mais, os(as) trabalhadores(as) são obrigados(as) a aderirem a mais de uma plataforma para garantir o mínimo de ganho. Entretanto, as empresas detêm o poder de determinar as regras, o valor da corrida, a distribuição do trabalho e os critérios de distribuição (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021).

De acordo com Abílio (2020), o motofrentista assume a gestão do seu trabalho, estabelece estratégias para garantir uma melhor remuneração, o que exige definir o melhor horário para as entregas, estender ou não sua jornada em busca de bônus (que pode ou não ganhar), correr mais riscos em dias chuvosos (quando aumentam o valor da corrida), escolher um local na cidade para trabalhar (uma área que demanda mais entregas), definir os melhores caminhos para ganhar tempo com as entregas e poder aumentar o ranqueamento e posteriormente receber melhores entregas. Entretanto, todas essas estratégias são subordinadas e determinadas pelas empresas, que ditam as regras do jogo, que são flexíveis e não são compreensíveis, mas possuem o poder de decisão sobre o trabalho (Abílio, 2020).

Com o gerenciamento algorítmico é possível cruzar e administrar dados em tempo real. Variações do valor da entrega em dias de chuvas, distribuição no tempo, período do dia, oferta e tarefas cumpridas por trabalhador(a) e nível da demanda, são fatores passíveis de serem mapeados, processados, cruzados e gerenciados como dados. Um gerenciamento que mapeia e também produz comportamentos e ações que serão novamente mapeados e gerenciados, dado da perspectiva do capitalismo de vigilância (Abílio, 2020).

De acordo com Seligmann-Silva (2022), à medida que novas descobertas científicas possibilitaram aumento de produtividade, também intensificaram o controle e a vigilância sobre os(as) trabalhadores(as), bem como promoveram a intensificação e aceleração das atividades físicas e mentais, emergindo diversos reflexos danosos à saúde (Seligmann-Silva, 2022, p. 165).

Todavia, as empresas não disponibilizam dados sobre as atividades de trabalho e ao ocultarem as informações dos(as) trabalhadores(as), confundem parte da sociedade (a nível mundial), para continuarem se apresentando como plataformas intermediadoras e não como

uma organização que gera e comercializa bens e serviços. Com isso, elas monopolizam informações e usam através de seus sistemas para impulsionar, estimular, ameaçar e determinar condutas aos trabalhadores, atuando como um instrumento de gerenciamento do trabalho (Fundacentro, 2023).

O gerenciamento algorítmico, na maioria das vezes possuem uma menor transparência, proporciona a sensação de trabalhar com um sistema e não com humanos, entretanto, tem a capacidade de monitorar o comportamento, implementar decisões e avaliar o desempenho com recompensas e penalidades (Möhlmann; Zalmanson, 2017). Cada vez mais, é evidenciado que o trabalhador *just-in-time*, é subordinado a empresa, que detém os meios de controle sobre o trabalho (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021).

O retrocesso do falso discurso, que os(as) trabalhadores(as) são prestadores de serviços independentes, e que as plataformas são empresas e não máquinas de gestão do trabalho, permite nos dias atuais, que as empresas transfiram a responsabilidade pelo bem-estar e segurança aos próprios(as) trabalhadores(as), estes são geridos por máquinas digitais que são sistematicamente concebidas e implementadas para promover conflitos entre a sobrevivência econômica e a segurança física (Filgueiras; Dubal, 2023).

Nesse processo laboral, tem duas modalidades, o Operador Logístico (OL) e o nuvem, a principal diferença entre os contratos do OL e do nuvem, no Ifood, ocorre na organização do trabalho. O(A) trabalhador(a) nuvem não precisa de nenhum intermediário, é tratado diretamente com a plataforma, não há nenhum intercessor e nenhuma escala explícita de trabalho, já o OL, ele é gerenciado diretamente pela empresa plataforma e por um intermediário que apresenta escala de trabalho e regiões de atuação (Fundacentro, 2023).

Observa-se que as demandas de trabalho acarretam custos emocionais, biológicos ou sociais na classe trabalhadora. Em algumas atividades laborais, essas demandas superam a capacidade de mobilização de recursos necessários para prevenir ou mitigar os riscos à saúde (Bakker; Demerouti, 2017, p. 5).

Evidencia-se que os(as) trabalhadores(as) de plataformas digitais, enfrentam exigências crescentes e variadas no desempenho de seu trabalho, enquanto contam com recursos limitados oferecidos pelas empresas para lidar com essas demandas. Desse modo, o trabalhador depende muito mais dos seus próprios recursos do que aqueles que deveriam ser oferecidos pela

organização, com isso os riscos à saúde desses(as) trabalhadores(as) se tornam mais evidentes e agravados (Moscon; Carneiro; Gondim, 2022, p. 570).

3.3 A SAÚDE DO TRABALHADOR E DA TRABALHADOR DE ENTREGA POR APLICATIVO DIGITAL

3.3.1 ENTREGADORES E ENTREGADORAS POR APLICATIVO DIGITAL

De acordo com Seligmann-Silva (2022), é importante evidenciar a conceitualização do processo saúde-doença que permite entender os determinantes e condicionantes das formas individuais e coletivas de adoecer e morrer. A maioria das “determinações e condições decorre direta ou indiretamente da desigualdade socioeconômica e de direitos” (Seligmann-Silva, 2022, p. 304).

Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua (4º trimestre de 2022), realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em cooperação com a Universidade Estadual de Campinas - Unicamp e o Ministério Público do Trabalho – MPT, apresentou dados sobre teletrabalho e trabalho por plataformas digitais (IBGE, 2023). Foi realizada uma nova edição da pesquisa, com dados coletados no 3º trimestre de 2024. E destacou que, em 2022, 1,3 milhão de pessoas de 14 anos ou mais, trabalhavam por meio de plataformas digitais, representando 1,5% da população ocupada. Em 2024, esse contingente de pessoas trabalhando por meio de plataformas digitais de serviços passou para cerca de 1,7 milhão de pessoas, representando 1,9% da população ocupada no setor de privado. Esses dados expressam um aumento de 25,4% do trabalho por meio de plataformas digitais no período (IBGE, 2025).

Dentre os que tinham como principal trabalho o uso de plataformas digitais e que utilizavam aplicativos de entrega de comida e produtos, passou de 445 mil pessoas em 2022 para 485 mil em 2024, um aumento de 8,9% nesse tipo de plataforma (IBGE, 2025). Além do que a pesquisa demonstra que apenas 35,9% dos trabalhadores plataformizados no Brasil contribuem com a Previdência, entre os que não são plataformizados essa contribuição chega a quase 62%. Além do mais 71,1% dos trabalhadores plataformizados estão em situação de

informalidade, frente aos 43% dos não plataformizados. A informalidade entre os motociclistas plataformizados é ainda maior, representa 84,3%, quanto aos motociclistas não plataformizados o percentual é de 69,3% (IBGE, 2025).

Quanto aos condutores de motocicletas no trabalho principal, segundo a condição de trabalho por meio de plataforma digital de serviço. Houve um aumento de motociclistas plataformizados em 140 mil ocupados e uma diminuição de 53 mil ocupados dos não plataformizados, entre 2022 e 2024. O rendimento médio dos motociclistas por plataforma era de R\$ 2.119, e os não plataformizados era de R\$ 1.653. Em relação às jornadas de trabalho semanais, correspondiam a 45,2h, trabalhando em torno de 3,9 h semanais a mais do que os não plataformizados 41,3 horas (IBGE, 2025).

Em relação à contribuição para a previdência dos motociclistas, 21,6% dos motociclistas plataformizados eram contribuintes, percentual menor do que daqueles que não eram plataformizados 36,3%. Embora, no exercício do trabalho de motociclista, possam estar expostos a acidentes ou outros riscos relacionados a ocupação, poucos trabalhadores plataformizados tem acesso a seguridade social, conforme descrito no quadro 1 (IBGE, 2025).

Desse modo, demonstra-se que os(as) entregadores(as) plataformizados apresentaram maiores rendimentos, quando comparado aos não plataformizados, entretanto têm altas jornadas de trabalho semanal e estão expostos a diversos riscos sem ter uma proteção social.

Quadro 1: Indicadores de pessoas ocupadas como condutores de motocicletas, segundo a condição de trabalho por meio de plataforma digital.

Condição de Trabalho ¹	Plataformizados	
	SIM	NÃO
Rendimento médio mensal recebido no trabalho principal	R\$ 2.119	R\$ 1.653
Média de horas habitual trabalhadas por semana	45,2	41,3
Contribuintes para Instituto de Previdência (qualquer trabalho)	21,6%	36,3%

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2024. Nota: 1. Por meio de aplicativo de entrega no trabalho principal.

Além do mais, a pesquisa revelou que os entregadores por aplicativos de entrega possuem alta dependência em relação a plataforma, quanto ao valor que é recebido pelo produto

entregue; clientes a serem atendidos; prazo para a realização da atividade e o recebimento do pagamento como demonstrado no quadro 2. Os dados mostram que em seu próprio trabalho, o controle e autonomia são limitados. A maioria dos trabalhadores por plataformas digitais informaram que podem escolher dias e horários de forma independente, mas relataram que são influenciados por meio de incentivos, bônus ou promoções que mudam os preços, pelas ameaças de punições ou bloqueios realizados pela plataforma e pela sugestão de turnos e dias pela plataforma (IBGE, 2025).

Quadro 2. Distribuição dos entregadores ocupados que trabalhavam por plataformas, por tipo de dependência em relação à plataforma.

Tipo de dependência em relação à plataforma - Entregadores ¹	Existência de dependência	
	SIM	NÃO
Valor recebido por tarefa realizada ou trabalho entregue	81,3%	9,0%
Clientes a serem atendidos	73,5%	16,6%
Prazo na realização da tarefa ou atividade	70,4%	17,8%
Forma de recebimento do pagamento	76,8%	11,5%

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2024.

Nota: 1. Inclui entregadores que exerceram trabalho por um único tipo de aplicativo de serviços.

Os dados da pesquisa demonstram que apesar das plataformas digitais propagarem a falsa narrativa da autonomia decorrente da flexibilização da jornada e dos vínculos, expõem a precarização de um trabalho informal, que é controlado e gerenciado pela plataforma. De acordo com Houaiss (2001) o conceito de autonomia consiste na capacidade de se autogovernar, a palavra tem origem no sentido de direito de reger-se segundo leis próprias (Houaiss, 2001).

Nesse sentido, Oliveira (2021) destaca que no modo de produção capitalista o trabalhador não vende mais o produto do trabalho, a mercadoria, nesse modelo, que é comercializada, é sua força de trabalho. Com isso para o autor, o trabalhador autônomo possui liberdade para escolher a quem prestar seus serviços, não estando vinculado somente a um único contratante.

Para Oliveira (2021) aqueles que dispõem de recursos para constituir ou administrar seu próprio negócio, são, por escolha, participantes do capital, e não economicamente dependentes. Dessa forma, podem optar por estabelecer parcerias como franquias, contratos de prestação de serviços, entre outros. No caso de uma verdadeira autonomia, especialmente de caráter econômica, cabe ao(a) trabalhador(a) definir o valor do seu trabalho, é a expressão de sua liberdade e titularidade sobre sua força de trabalho. Assim como o empresário estabelece os preços de seus produtos ou serviços, o(a) trabalhador(a) autônomo(a) detém o atributo de definir o valor de sua atividade, exceto nos casos em que o Estado, por meio de normas, impõe tarifas públicas, como ocorre com o serviço de táxi.

Por outro lado, o trabalhador assalariado é um sujeito que não possui propriedade, isso o impede de atuar como empreendedor, levando-o a vender sua força de trabalho. A relação de dependência do assalariado, em relação à empresa, depende de um contrato de trabalho e é estrutural na sociedade capitalista, na medida em que a força de trabalho só se concretiza quando é vendida ao capital.

Nesse sentido, a dependência econômica, é a caracterização do trabalhador como um indivíduo despossuído, coagido a vender sua própria força de trabalho. Com isso, o sujeito assalariado pode ser compreendido como sujeito dependente, pois tem seu trabalho apropriado pela empresa.

3.3.2 ADOECIMENTO FÍSICO E MENTAL DOS TRABALHADORES E DAS TRABALHADORAS DE ENTREGA POR APLICATIVO

O desgaste mental decorrente de situações laborais pode desempenhar um papel crucial na origem de acidentes de trabalho, uma vez que compromete a concentração, o uso da memória, o raciocínio, além de reduzir a rapidez necessária para a tomada de decisões em situações de emergência. Diversas situações causadoras de “tensão, mal-estar e sentimento de insegurança têm sido identificadas como fatores causais de acidentes” (Seligmann-Silva, 2022, p. 304).

Além do que, a questão da autonomia no trabalho, pode influenciar à saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras. Segundo pesquisadores, a baixa autonomia no trabalho pode gerar frustração entre os(as) trabalhadores(as), entretanto, apontam que elevados níveis de

autonomia em trabalhos mediados por tecnologia digital podem apresentar vantagens e desvantagens. Em alguns casos podem exercer menos controle sobre as práticas de trabalho, mas com o acesso constante a tecnologia móvel, pode-se transpor um equilíbrio entre trabalho e vida pessoal. Além do que, as tecnologias móveis ajudam a monitorar mais de perto o desempenho dos(as) trabalhadores(as) o que pode causar stress e impactar na saúde mental (Möhlmann; Zalmanson, 2017).

Dessa forma, percebemos é que a plataformização do trabalho tem difundido formas de exploração e elevação exponencial da jornada de trabalho, rompendo o direito histórico à jornada de 8 horas diárias, que foi garantido constitucionalmente e é progressivamente desrespeitado. Narrativas que foram evidenciadas em pesquisa realizada por Delgado e Carvalho (2020), em que os(as) entregadores(as) afirmaram trabalhar mais de 60 horas semanais, sem direito ao descanso e sem intervalo entre as jornadas, comprovam situações que expressam a ausência do “direito fundamental ao trabalho digno” (Delgado; Carvalho, 2020, p. 406).

Fato evidenciado durante a pandemia de Covid-19, em que os(as) trabalhadores(as) que sobrevivem na informalidade e trabalham em condições desfavoráveis foram os(as) mais afetados(as) (Lucca, 2020). Além do que, um estudo apontou que houve piora nas condições de trabalho via plataforma digital durante a pandemia, relataram excesso de jornada, a queda da remuneração e as medidas de proteção contra a covid-19, quando existentes, eram custeadas pelo próprio(a) trabalhador(a) (Abílio *et al.*, 2020).

Uma pesquisa realizada com motociclistas e ciclistas no DF que trabalhavam com plataformas de entrega, durante a pandemia de Covid-19, abordou questões quanto a saúde e segurança dos(as) entregadores(as), e os resultados apontaram que os(as) trabalhadores(as) sofrem com preconceito, discriminação de classe, raça e gênero. Vivenciam discriminação do estabelecimento/restaurante, do cliente, da plataforma ou de outros (polícia militar, trânsito e de outros motoristas) (Santos, 2023).

Além do mais, os(as) entregadores(as) estão expostos a preconceitos de raça, gênero e religião por parte dos clientes na plataforma, uma vez que a satisfação dos clientes determina a avaliação do(a) entregador(a), com isso, os que tiverem baixa avaliação, terão menores rendimentos. Desse modo, esse cenário gera uma busca constante por novas entregas e avaliações positivas, resultando em uma falta de autonomia associada a altos níveis de

intensidade de trabalho. A classificação dos(as) entregadores(as) com base em escores agrava a precarização do trabalho, pois “eles não têm controle sobre os critérios de avaliação, nem como acessá-los” (Oliveira; Junges, 2023, p. 7).

Ademais, uma ação de saúde realizada em Campinas – SP, em janeiro de 2021, com os motofrentistas, tinha o propósito de conhecer a exposição desses(as) trabalhadores(as) e desenvolver ações preventivas contra a Covid-19. Com a finalidade de aprofundar a investigação sobre as condições de saúde dos(as) trabalhadores(as) por aplicativo, outra ação ocorreu em janeiro e fevereiro de 2023. Os resultados foram publicados no Dossiê das violações dos direitos humanos no trabalho uberizado: o caso dos motofretistas na cidade de Campinas (Abílio; Santiago, 2024).

Os achados dessas pesquisas evidenciaram que é brutal a jornada de trabalho dos motoboys, dos 193 respondentes, 40% trabalhavam sete dias por semana, seguidos de 37% que trabalham seis dias por semana. Quanto à alimentação, de 200 respondentes, 49,5% relataram que frequentemente trabalham com sensação de fome, e durante o dia comem besteira para enganar a fome, além de que, ingerirem pouca água durante o trabalho, dos 200 entrevistados, mais de um terço, 38%, diz não tomar mais que um litro de água por dia, um dos empecilhos, é o difícil acesso a banheiro e locais de descanso durante a jornada. Dessa forma, além de não se alimentarem regularmente, em intervalos adequados, também tem baixa ingestão hídrica durante a atividade laboral, situação que pode acarretar sérias consequências ao organismo (Abílio; Santiago, 2024, p. 39-41).

Além do que, os(as) trabalhadores(as) de entrega reconheceram que existem perigos que são inerentes à profissão e outros que são intensificados pelo gerenciamento algorítmico. Destacaram que acidentes de trânsito, lesões físicas e roubos ocorrem, mas relataram que existem uma pressão para que as entregas sejam realizadas em certo prazo, pois se não entregam no prazo determinado, eles podem receber baixa avaliação dos clientes e/ou restaurante. Para mais, podem sofrer de possível bloqueio ou banimento da plataforma. Além do que, quanto ao tempo dedicado diariamente com o trabalho, sem pausa em local adequado de descanso, resulta em exaustão e afeta o tempo que dedicaria a família, ao lazer e ao seu próprio cuidado (Santos, 2023).

Da mesma forma, Silvestre, Santos Neto e Amaral (2021), apresentaram os resultados do estudo que evidenciaram que a extensa jornada de trabalho dos entregadores por aplicativo

reduz significativamente o tempo livre e o acesso ao lazer, e essa não é uma realidade temporária (Silvestre; Santos Neto; Amaral, 2021).

Segundo os dados da PNAD Continua (2022), evidenciou que apesar dos trabalhadores plataformizados estarem expostos a diversos tipos de riscos e acidentes relacionados ao seu trabalho, poucos contribuem com a previdência social, desse modo, a maioria, cerca de 60%, dos trabalhadores plataformizados estão sem amparo social em caso de algum agravamento à saúde (IBGE, 2023).

O projeto Caminhos do Trabalho, realizou pesquisa, com apoio da Fundacentro, e apresentou que os(as) trabalhadores(as) plataformizados vivem em condições de trabalho muito perigosas, concluiu que 58,9% dos(as) motoristas(as) e entregadores(as) relatam ter sofrido acidente de trânsito, adoecimento, assalto, agressão ou tiro enquanto trabalhavam, ocorrências que se enquadram como acidentes de trabalho, e as maiores dos casos foram com os motociclistas (63,6%), seguidos pelos ciclistas (50%) (Fundacentro, 2023).

Nas últimas décadas, essas mudanças no mundo do trabalho têm resultado em indicadores de acidentes e doenças do trabalho cada vez mais altos. Entretanto, por interesses econômicos e políticos, a subnotificação prevalece, principalmente quanto às doenças laborais.

Uma pesquisa, realizada durante a pandemia em 2020, teve como objetivo analisar as implicações do trabalho por plataforma na saúde mental dos trabalhadores por aplicativo, alguns elementos interpretados como estressores foram elencados pelos participantes como a baixa remuneração, longa carga horária e ausência de direitos trabalhistas, desse modo, foi possível analisar e interpretar que o ambiente de trabalho precarizado é favorável ao desgaste e adoecimento mental dos trabalhadores por aplicativo (Nascimento; Borges, 2022).

Nesse sentido, os estudos de Angelin *et al* (2023) buscaram investigar os impactos biopsicossociais na vida de entregadores(as) por aplicativos durante a pandemia de covid-19, os achados apontaram que as alterações nas legislações trabalhistas, como a Reforma Trabalhista (2017), favoreceram as políticas neoliberais, contribuindo para o aumento do mercado informal, da terceirização e do cenário de uberização do trabalho. Além do que, colaboram para a destruição dos direitos trabalhistas e de condições dignas de trabalho, afastando os(as) trabalhadores(as) de direitos que foram duramente conquistados ao longo dos anos, contribuindo assim para retrocessos à toda classe trabalhadora. Desse modo, os entregadores por aplicativo estão expostos a estresses que podem causar diversos prejuízos à

sua saúde, como depressão, ansiedade, medo, insegurança, síndrome de burnout, entre outros. Ademais, pelo fato dos(as) entregadores(as) trabalharem nas ruas, sem uma estrutura de apoio, expostos a diversos riscos, como os acidentes de trânsito, favorece a baixa qualidade de vida desses(as) trabalhadores(as) (Angelin *et al.*, 2023).

Desse modo, a reestruturação produtiva e as mudanças no processo de trabalho têm impactado a sociabilidade de forma significativa, resultando na ruptura de laços sociais importantes, tanto no ambiente laboral, quanto na vida familiar e na participação social (Seligmann-Silva, 2022, p. 237).

O desenvolvimento da fadiga devido à intensificação do trabalho esgota os relacionamentos interpessoais significativos e da vida afetiva. Com isso, “a necessidade de repouso é, ao mesmo tempo, fisiológica e social”, resultando tanto de uma demanda do organismo, corpo e mente afetado pelo cansaço, quanto da necessidade de se preparar para prosseguir com as atividades laborais no dia seguinte, pois “a disposição para a vida fora do trabalho pode ser fortemente limitada pela fadiga” (Seligmann-Silva, 2022, p. 279).

Além de que, percebe-se que a dinâmica do trabalho uberizado é determinada e delimitada pelas categorias raça, gênero e classe social, o que deve ser considerado historicamente pelo contexto brasileiro colonialista, escravocrata e patriarcal. A ideologia neoliberal constrói trabalhadores(as) sem proteção social, que são explorados e se autogerenciam respaldados na figura do empreendedor, esse cenário, alcança diferentes dimensões e reflete diretamente no processo saúde-doença no trabalho (Guimarães Junior; Carrara; Rocha, 2022, p. 845).

3.3.3 ACIDENTES DE TRÂNSITO COM MOTOCICLISTAS E CICLISTAS NO BRASIL E NO DISTRITO FEDERAL

Rocha e David (2015) evidenciam que saúde vai além do aspecto biológico e da aplicação de esquemas epidemiológicos. Está ligada a interação do indivíduo em sociedade e ao acesso às redes socioeconômicas e de serviços essenciais. O contexto social, bem como a história de vida individual e coletividade influenciam de forma positiva ou negativa na saúde. Dessa forma, a determinação da saúde está além do simples emprego de esquemas de

causalidade, “não sendo apenas uma comparação empírica entre condições de saúde e fatores sociais” (Rocha; David, 2015, p. 134).

A Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), destacou que foi possível observar um aumento das vendas a partir de 1990, com um pico em 2008, ano em que os usuários de motocicletas passaram a representar as principais vítimas de acidentes por transportes terrestres, e desde então, continuam nessa posição. Evidenciou que a partir de 2011 havia uma tendência de redução das vendas, mas foi revestido em 2020, início da pandemia de covid-19 (Brasil, 2023). No Brasil, em janeiro de 2023, a frota de motocicletas estava acima de 31 milhões e as bicicletas correspondiam a mais de 70 milhões de unidades (Abraciclo, 2023).

O Registro Nacional de Veículos Automotores, em 2011, registrou 18,4 milhões de veículos de duas ou três rodas (motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos) o que equivalia a 26,1% da frota total de veículos. Durante a pandemia em 2021, o aumento foi ainda mais expressivo, devido a altas demandas por tele-entregas, problemas estruturais no transporte público, trabalhos por aplicativos digitais precarizados e sem nenhuma garantia ou direito ao trabalhador, adicionado, do ponto de vista individual, às vantagens que estes veículos apresentam de fácil circulação e estacionamento, além de baixos custos para obtenção e manutenção. Dessa forma, em dezembro de 2021, esse total foi de 30,3 milhões, aumento em torno de 64,7%, representando 27,1% da frota nacional (Brasil, 2023a).

Em relação as bicicletas, verificou-se um aumento na frota durante a pandemia de covid-19, em 2020, segundo a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, o crescimento se manteve com aumento de 34% das vendas em 2021 se comparado ao primeiro semestre do ano anterior (Aliança Bike, 2021). Fato que pode ter sido estimulado pelas medidas de proteção social contra a propagação da doença, em que a bicicleta passou a ser utilizada como meio de transporte, mas também como uma ferramenta de trabalho para os(as) entregadores(as), serviço que foi considerado essencial na pandemia.

Entretanto, o número de sinistros graves com ciclistas no Brasil aumentou 30% nos cinco primeiros meses de 2021 (6.792), quando comparado ao mesmo período de 2020 (5.022). Além do mais, entre 2011 a 2021, o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, registrou 13.718 óbitos e o Sistema Único de Saúde (SUS) mais de 13 mil

internações hospitalares em consequência de sinistros de trânsito envolvendo ciclistas, a grande maioria do sexo masculino (84%) e metade com idades entre 20 e 49 anos (Abramet, 2022).

A Universidade Federal da Bahia - UFBA produziu um Boletim Epidemiológico, com indivíduos de 18 a 65 anos, avaliou acidentes de trabalho envolvendo motociclistas no Brasil, no período de 2007 a 2018, as análises de registros foram obtidas no Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) e do Sistema de Informação sobre Agravos de Notificação (SINAN). Foram registrados 395.998 óbitos por acidentes de transporte terrestre no SIM, e embora obrigatório informar na declaração de óbito o vínculo de trabalho, apenas 37,8% (149.794) estavam com essa informação. No SINAM, os registros de acidentes de trabalho não-fatais com motos foram 75.441, aproximadamente 82% eram homens (Universidade Federal da Bahia, 2020).

Segundo os dados do Registro Nacional de Acidentes e Estatística de Trânsito do Ministério dos Transportes, os óbitos de trânsito com motociclistas, entre os anos de 2018 a 2023, lideraram os casos no país, aproximadamente 36% (44.614) dos óbitos foram com ocupantes de moto, envolvidos em mais de 1.143.900 acidentes de trânsito (Brasil, 2023b)

No Brasil, os acidentes de trânsito custam cerca de R\$ 50 bilhões por ano para a sociedade, onde são evidenciados nos altos custos hospitalares e na perda da produtividade das pessoas, causando o empobrecimento das famílias e em casos de óbito, os gastos recaem sobre a previdência social. Geralmente, os motociclistas envolvidos em lesões de trânsito, têm consequências mais graves (Carvalho, 2020). E na maioria das vezes, as motos são usadas como meio de transporte para o trabalho ou como próprio instrumento de trabalho. Desse modo, “acidentes com motociclistas podem ser considerados acidentes de trabalho típico” (Brasil, 2023a, p. 1).

No entanto, o boletim epidemiológico da UFBA (2020), sugeriu haver um subregistro quanto aos casos de acidentes com motociclistas serem reconhecidos e registrados como relacionados ao trabalho, pois os registros estão abaixo do esperado. Fato, que se constata haver a necessidade de melhoria da coleta de informações sobre as circunstâncias envolvidas nos acidentes de trânsito, principalmente, o reconhecimento do nexos ocupacional. Além do mais, apontou para a necessidade da rede de atenção à saúde identificar os acidentes de trabalho com motociclistas, tanto de trajeto quanto típicos. A notificação realizada de forma correta nos sistemas de informação em saúde, permiti obter informações verdadeiras desse agravo e propor

ações de promoção de saúde e prevenção desses acidentes (Universidade Federal da Bahia, 2020).

No Brasil, em 2020, das mais de 190 mil internações hospitalares, nos hospitais da rede SUS e conveniados, 61,6% eram de motociclistas. Foi a principal causa de mortalidade na faixa de 5 a 14 anos, seguida de 15 a 39 anos, totalizando 32.716 óbitos, destes 36,7% eram motociclistas. Além do que, houve um aumento de 55% das internações em 10 anos, passando em números absolutos de 70.508 em 2011 para 115.709 em 2021 (Brasil, 2023a).

Em diversos lugares do mundo, cerca de 80% das internações e dos óbitos em acidentes de trânsito envolvem homens, dado que reflete fatores comportamentais e sociais (Abramet, 2024). Algumas causas e fatores de risco dos acidentes com motociclistas são o não uso de capacete, dirigir sob o efeito de álcool, alta velocidade, competição, idade/inexperiência dos usuários, trânsito misto (vias ocupadas por automóveis e veículos pesados (ônibus, caminhões) pedestres, ciclistas e motociclistas), legislação deficiente, fiscalização deficiente, precarização do trabalho entre outras causas (Brasil, 2023a).

Entretanto é importante destacar que os estudos sobre as relações entre determinantes sociais e saúde perpassam pelo desafio de estabelecer uma ordem entre os fatores mais amplos de natureza social, econômica e política, e as mediações por meio das quais esses fatores influenciam a situação de saúde de indivíduos e grupos, visto que, a relação de determinação não se configura como uma simples relação direta de causa e efeito (Buss; Pellegrini Filho, 2007, p. 81).

Em 2023, segundo a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), mais de 260 mil internações hospitalares por sinistros de trânsito foram registradas na rede pública, desses 76% envolveram pedestres, ciclistas e motociclistas, os quais representam os grupos mais vulneráveis das fatalidades (Abramet, 2024).

Os gastos do SUS com sinistros de transporte terrestre, entre 2010 – 2019, foram em torno de R\$ 3,8 bilhões, destacando somente as internações do sistema público ou sistema hospitalar conveniado, sem contar com a rede privada. Em relação à modalidade de transporte, no mesmo período, observou-se que cerca de 60% das ocorrências e gastos do SUS com internações foram motociclistas, fato que evidencia a importância de implementar políticas públicas de prevenção e compensação desses gastos gerados ao sistema de saúde pública (Carvalho; Guedes, 2023).

No levantamento realizado pela Unicamp, os dados de acidentes de trabalho são elevados. Aproximadamente 70% dos motoboys que participaram da ação de saúde relataram já ter sofrido acidente de trânsito com a motocicleta durante a jornada de trabalho, e 42% tiveram de se afastar por acidente de trabalho (Abílio; Santiago, 2024, p. 18).

O Distrito Federal, em 2023, registrou 258.698 motocicletas em circulação, representando 13,1% do total de veículos em circulação (Governo do Distrito Federal, 2023a). Segundo o Detran – DF, em 2023 foram registradas 248 mortes no trânsito, e em 2022, 288 pessoas foram vítimas no trânsito. Das 248 pessoas que perderam a vida em 2023, 81% (202) eram do sexo masculino e 19% (46) do sexo feminino, a maioria estava na faixa etária de 40 a 49 anos. Em relação aos ciclistas, em 2022, 27 ciclistas perderam sua vida e em 2023 foram 20 pessoas. Quanto aos motociclistas, em 2022, 76 foram vítimas fatais e em 2023 foram 66 mortes no trânsito (Governo do Distrito Federal, 2024a). Em 2024, houve um aumento das mortes com motociclistas em comparação ao ano de 2023, passando de 70 óbitos para 77 vidas perdidas nos respectivos anos, e em relação aos ciclistas, ocorreu uma redução no mesmo período, formam 20 mortes em 2023 e 18 vítimas em 2024 (Governo do Distrito Federal, 2025). Como apresentado no quadro 3:

Quadro 3. Número de vítimas fatais de acidentes de trânsito de motociclistas e ciclistas no DF, nos anos de 2022 a 2024.

Tipo de transporte	Vítimas fatais de acidente de trânsito DF			
	2022	2023	2024	Total
Motociclistas	76	70	77	223
Ciclistas	27	20	18	65

Fonte: Governo do Distrito Federal, 2025. Elaboração própria.

A Secretaria de Saúde do Distrito Federal publicou boletim epidemiológico (2023), sobre o perfil da mortalidade por lesões de acidentes de transporte terrestre no Distrito Federal. Demonstrou que, no período de 2012 a 2021, ocorreram 5.960 óbitos no DF em decorrência do acidente de transporte terrestre, com predominância do sexo masculino 81,6% (4.866) e na faixa etária de 20 a 39 anos de idade 45,8% (2.230) (Governo do Distrito Federal, 2023b).

Frente a esse cenário, salienta-se que as diversas agressões sofridas, e nem sempre percebidas, pelos(as) entregadores(as) por aplicativo, pode ser entendida pelo conceito de carga de trabalho, como expressa Abílio e Santiago (2024). Baseado na determinação social da doença que envolve aspectos individuais e coletivos, e que reforçam que os acidentes, não são bem acidentes, mas situações notadamente previsíveis. E que reúne diversos(as) trabalhadores(as) com suas especificidades, sendo explorados na sua força de trabalho, através de imposições psicobiológicas que produzem desgaste e consomem o trabalhador como um todo. Expostos a cargas físicas (ruídos, vibrações), cargas químicas (poluição), cargas mecânicas (motos, carros, ônibus), cargas fisiológicas (sede, fome, distúrbio de sono) e cargas psíquicas (estresse). Cargas combinadas que refletem no corpo e na mente do(a) trabalhador(a), que sem proteção social no trabalho, contam com a proteção do SUS e o SUAS - Sistema Único de Assistência Social (Abílio; Santiago, 2024, p.49).

3.4 FORMAS DE ORGANIZAÇÃO E CAMINHOS PARA A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO POR PLATAFORMA DIGITAL

3.4.1 FORMAS DE ORGANIZAÇÃO DOS(AS) TRABALHADORES(AS)

De acordo com Antunes (2020), o trabalho regulamentado e contratado está sendo degradado e substituído por formas de destruição laboral e social, à exemplo do falso voluntariado, da pejetização, da uberização e do falso empreendedorismo. O que marca essa precariedade é que os empregos são, de pouca qualificação e com salários reduzidos, características do trabalho das plataformas digitais. Essa realidade impacta na dignidade do trabalho, além de dificultar as ações coletivas contribuindo para o enfraquecimento dos sindicatos (Antunes, 2020).

Importante destacar que segundo Seligmann-Silva (2022), a fragmentação das tarefas é um fator determinante da desqualificação, que surge em formas de organização do trabalho que esvaziam o significado e o conteúdo das tarefas. Geralmente, os salários mais baixos são associados ao trabalho desqualificado, entendido como o "trabalho que qualquer pessoa pode fazer", sem a necessidade de treinamento ou experiência prévia (Seligmann-Silva, 2022, p.221)

A precarização dos vínculos de trabalho tem se expandido e se tornado uma importante fonte de tensão emocional e insegurança no emprego. Esse fenômeno ocorre junto às transformações organizacionais que promovem a intensificação do trabalho, a realização de multitarefas, a alta rotatividade, e a insuficiência de pausas e intervalos entre jornadas. Além disso, o incentivo à competição excessiva tem enfraquecido os laços de companheirismo, comprometendo a cooperação e a comunicação entre os colegas de trabalho e os diferentes níveis hierárquicos (Seligmann-Silva, 2022, p. 305).

As novas formas de prestação de serviço mudam não somente o mercado de trabalho, mas também as relações com os(as) trabalhadores(as). Na intenção de reduzir os custos e aproveitar vantagens de cada lugar, as empresas usam o “deslocamento e terceirização dos processos produtivos”, o que resulta na fragmentação do trabalho e na diminuição do poder de negociação dos(as) trabalhadores(as) (Gerelli; Krein, 2021, p. 8).

Apesar do trabalho em plataformas não facilitar a organização dos(as) trabalhadores(as) em função da dispersão geográfica e alta competitividade, entregadores(as) sem vínculo empregatício se uniram e se organizaram coletivamente, traçando novos delineamentos à mobilização (Salvagni; Colomby; Cheron, 2021). Mesmo diante dessa ausência de uma regulamentação global para o trabalho de plataformas digitais, os(as) trabalhadores(as) se organizam pelo mundo em cooperativas, coletivos, associações e sindicatos (Lopes; Brito, 2020).

Esses(as) trabalhadores(as) têm uma grande capacidade de mobilização nas redes sociais, se reúnem através de grupos de WhatsApp, perfis de Instagram, Facebook, TikTok etc. Além disso, é através desses grupos que entregadores e entregadoras compartilham suas rotinas e trocam experiências com outros colegas da atividade (Festi, *et al*, 2024, p. 2).

3.4.2 NOVA CATEGORIA DE TRABALHO OU ANTIGO MODO DE GESTÃO?

Sobre a regulamentação do trabalho, frente a lógica neoliberal, é importante destacar que “regular o trabalho é regular o modo como os trabalhadores vivem, pensam e sentem o mundo”, como é traduzido por Santos e Dutra (2022), onde afirmam que as discussões sobre flexibilização e precarização não se limitam a questões de remuneração ou carga horária de

trabalho, mas envolvem o modelo de “sociedade que se pretende construir, dada a centralidade do trabalho e sua influência sobre outras estruturas sociais” (Santos; Dutra, 2022, p. 206).

No primeiro semestre de 2023, o grupo Trabalho e Teoria Social da Universidade de Brasília, realizou pesquisa com 247 entregadores e entregadoras de aplicativos do Distrito Federal com o objetivo de compreender o que pensam e desejam sobre a regulação do seu trabalho. Quanto ao perfil sociodemográfico, demonstraram que a maioria dos entregadores no DF e entorno são homens, correspondem a 88,3% e, as mulheres a 11,7%. Quanto a raça/cor 75,2% se autodeclararam pretos e pardos e 24,7% se autodeclararam brancos. A maioria está na faixa etária entre 26 a 30 anos (26,7%), seguido pelos de 31 a 35 anos (21,5%), 20 a 25 anos (19,8%) e 36 a 40 anos (14,2%) (Festi *et al.*, 2024, p. 3).

Os dados corroboraram com a pesquisa da Pnad Contínua (2023), teletrabalho e trabalho por plataformas digitais, demonstrando que a maioria dos entregadores são homens, jovens, periféricos, pretos e pardos. Fato que expressa como o trabalho precarizado envolve principalmente a população historicamente mais vulnerável.

Uma das questões da pesquisa de Festi *et al.* (2024) foi em relação a compreender a melhor forma de regulamentar a categoria, 60% dos entregadores responderam que preferem trabalhar como autônomo/conta própria, 23% como MEI e 11,3% pela Consolidação das Leis do Trabalho - CLT. Quanto algumas reivindicações de direitos, eles expressaram que desejam o fim das corridas duplas ou triplas (78,1%), o fim dos bloqueios sem defesa (71,3%) e a instalação de pontos de apoio (60,3%). Apontaram também outras pautas, como: adicional de periculosidade (57,5%), auxílio-doença e auxílio-acidente (55,1%), política de desconto para compra do veículo de trabalho (53,8%), entre outros (Festi *et al.*, 2024, p. 5).

Além do que, os(as) entregadores(as) demandam por equipamentos de trabalho e de segurança e treinamento de trânsito garantidos pelas empresas-plataformas (48,6%), pelos auxílios deslocamento (47,8%) e alimentação (45,8%). Querem mais transparência em relação à gestão algorítmica (44,9%) e o direito à desconexão, sem penalidade (38,1%). Quanto à remuneração, a maioria é a favor da remuneração fixa acrescida às taxas de entregas ou quilômetro rodado (21,5%), da forma atual (21,1%) e das taxas de entregas ou quilômetro rodado (15,4%) (Festi *et al.*, 2024, p. 5).

Diante do contexto capitalista neoliberal, e com as especificidades do trabalho plataformizado, que reflete nas extensas jornadas laborais, alta rotatividade, fonte de renda

complementar, informalidade e racialização, a percepção dos(as) trabalhadores(as) quanto à regulação da categoria parece destoar, querem autonomia, mas querem direitos, entendem que a sua atividade de trabalho é precarizada, mas é preciso implementar ações para diminuir o grau de exploração que é realizado pelas empresas plataformas (Festi *et al.*, 2024, p. 11).

Contudo, a plataformização do trabalho somente é possibilitada pelo uso das novas TICS, que é fundamentado no processo de precarização laboral, que propicia uma perda do contrato de trabalho com direitos assegurados, e desse modo, “criar uma categoria com partes de direitos trabalhistas, representa ainda precarização, seria como institucionalizar formas de subemprego” (Carvalho; Nogueira, 2024, p. 20).

Dessa forma, é evidente que está em curso uma desconstrução do trabalho padronizado e com direitos dos tempos fordistas (Antunes, 2020, p. 7). Observa-se uma deturpação do conceito de subordinação no mercado de trabalho, uma falsa dicotomia construída entre direitos sociais/trabalhistas e autonomia. A associação entre emprego e subordinação é certa, uma vez que a relação empregatícia pressupõe a prestação de serviços sob orientação do empregador. Contudo, tal subordinação não é uma autorização para a prática de exploração, discriminação ou assédio, como é vivenciado por muitos(as) trabalhadores(as) no mercado de trabalho. No entanto, percebe-se que trabalhar por aplicativos, dá uma sensação de não haver subordinação, entretanto, existe uma falsa liberdade, já que os/as entregadores/as não possuem poder de decisão sobre suas atividades.

Em relação da criação de uma nova categoria intermediária para os(as) trabalhadores(as) por plataformas digitais, Carvalho e Nogueira (2024), afirmam que essa nova modalidade seria um obstáculo para conseguir uma proteção trabalhista diante dessas relações de trabalho disfarçadas, concordando com De Stefano (2016), que destacou existir implicações negativas quando a aplicação desses direitos aos trabalhadores, pois implicaria identificar definições jurídicas adequadas, e na prática definições jurídicas são incertas. Com isso, o autor afirma que teria a brecha de deslocar o problema para outro lugar sem eliminar o risco de arbitragem e de conflitos de interesse (De Stefano, 2016).

Além do mais, vale ressaltar que medidas como a reforma trabalhista de 2017 destroem as proteções aos(as) trabalhadores(as) e enfraquece os dispositivos de garantia de direitos. É preciso reconhecer que a proteção aos(as) trabalhadores(as) é uma questão de equidade e justiça social, a redução dos direitos e a desregulamentação do mercado de trabalho produz uma maior

desigualdade social e econômica, afetando o bem-estar e a dignidade das pessoas (Farias; Nogueira, 2024).

4 METODOLOGIA

Trata-se de um estudo transversal, exploratório de abordagem qualitativa, com referencial teórico de 2018 a 2025, que tem como participantes do estudo trabalhadores e trabalhadoras de entrega por aplicativo digital do Distrito Federal. A metodologia utilizada é uma pesquisa-ação. A Pesquisa-ação se caracteriza por ser uma pesquisa engajada, unindo a pesquisa à ação/prática, segundo Thiollent (2011) a pesquisa-ação compreende os principais aspectos: há uma ampla interação entre os pesquisadores e as pessoas envolvidas na situação a ser investigada; dessa interação há estabelecimento de prioridades de encaminhamentos e das intervenções por meio de ações concretas; o objeto de pesquisa é constituído pela situação social e não pelas pessoas; a pesquisa-ação propõe resolver ou esclarecer os problemas da situação observada; há a produção e mudança na construção do conhecimento de todos os atores sociais envolvidos na pesquisa. Do mesmo modo, para Baldissera (2021), a pesquisa-ação é envolvida num processo de ação, considerando as partes compreendidas na investigação. Além disso, ela fundamenta-se num projeto de cunho social, o qual busca a solução de problemas coletivos. Com este método será possível o aprofundamento da subjetividade dos sujeitos da pesquisa, em um processo recíproco de trocas subjetivas e coletivas com a pesquisadora.

Etapas da pesquisa:

1. Análise documental;
2. Pesquisa ação: apresentação da proposta para os(as) trabalhadores(as) de entrega das associações, levantamento de demandas e realização das entrevistas;
3. Transcrição e análise das entrevistas;
4. Relatório da pesquisa a ser apresentado para os(as) trabalhadores(as).

O procedimento de coleta de dados e a definição do tamanho da amostra adotou os critérios da técnica do *snowball* (Baldin; Munhoz, 2011) como forma de mapeamento, aproximação e

seleção dos sujeitos de pesquisa. Inicialmente foi realizada apresentação da proposta da pesquisa para os trabalhadores de entrega das associações, com levantamento de demandas e realização das primeiras entrevistas. Os primeiros informantes-chaves foram as lideranças da Associação de Trabalhadores por Aplicativos e Motociclistas do Distrito Federal e Entorno (ATAM-DF) e da Associação de Entregadores Profissionais Autônomos de Brasília (AMAE-DF).

Os participantes iniciais indicaram novos participantes, que por sua vez indicaram novos participantes, e assim sucessivamente, até que foi alcançado o objetivo proposto (o ponto de saturação). O ponto de saturação é atingido quando os novos entrevistados passam a repetir os conteúdos já obtidos em entrevistas anteriores, sem acrescentar novas informações relevantes à pesquisa (Hudelson, 1994).

Os instrumentos de pesquisa foram constituídos por: diário de campo; registro de voz; e entrevistas semiestruturadas. As entrevistas semiestruturadas são instrumento de pesquisa que possibilitam conhecer a realidade daquele sujeito de estudo, bem como responder as nossas interrogações sobre o campo a ser investigado, permitindo o diálogo constante com a realidade a ser pesquisada. Através das entrevistas semiestruturadas (Apêndice 1) foi possível conhecer o perfil dos(as) trabalhadores(as) de entrega por aplicativo do DF (sexo, idade, escolaridade, local de moradia e em quais plataformas trabalham), assim como o impacto das condições de trabalho sobre a vida e saúde desses(as) trabalhadores(as).

Sobre os critérios de inclusão e exclusão da pesquisa, foram incluídos os trabalhadores e as trabalhadoras de entrega (alimentos e mercadorias) por aplicativo digital, que utilizam motocicletas ou bicicletas e que residem no DF. Foram excluídos da pesquisa os trabalhadores e as trabalhadoras de plataforma digital do transporte de passageiros e entregas por carro. Embora os motoristas por aplicativo, também estejam sujeitos a riscos ocupacionais, os motociclistas e ciclistas, apresentam uma maior vulnerabilidade ao desenvolvimento de adoecimento e de acidentes relacionados ao trabalho. Além disso, ressalta-se a limitação de tempo para realização da pesquisa, o que exige a delimitação dos participantes do estudo. Ademais, poderia ser excluídos os trabalhadores e as trabalhadoras de entrega por aplicativo digital que apresentasse condições de saúde pré-existent, o que seria ser capaz de gerar inconsistências quanto à identificação dos riscos, agravos e doenças relacionadas a atual

atividade profissional, no entanto, durante a realização das entrevistas, não foi identificado nenhum participante com essa condição prévia.

Ressalta-se que para desenvolver o estudo foram respeitadas as questões éticas de pesquisa, de acordo com a resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012 do Conselho Nacional de Saúde, para assegurar o respeito à autonomia, privacidade e confidencialidade dos sujeitos. Além disso, foi entregue a cada participante o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (Apêndice 2), para garantir o seu pleno entendimento e concordância em participar da pesquisa. Além do mais, foi apresentado ao participante, para concordância da gravação de áudio, o Termo de Cessão de Uso de Imagem e/ou Voz (Apêndice 3), durante a realização das entrevistas, que ocorreram somente de forma presencial, e os locais foram previamente definidos pelos(as) entregadores(as) de aplicativo, e serão descritos na apresentação do diário de campo.

A pesquisa foi custeada por recursos próprios. Esse orçamento inclui despesas relacionadas ao deslocamento e alimentação do pesquisador, bem como a aquisição de materiais de consumo, como xerox, livros, impressões e um gravador de voz para registrar as entrevistas. Portanto, a infraestrutura da UnB e o orçamento planejado permitem a viabilidade técnica e execução do projeto. Sobre uma das potenciais dificuldades era quanto ao deslocamento até os(as) trabalhadores(as). Devido à ausência de uma sede fixa ou espaço de trabalho próprio, o que implica em custos financeiros adicionais para a pesquisadora em termos de locomoção.

Quanto aos riscos e benefícios, considera-se a possibilidade de alguns(as) trabalhadores(as) não poderem participar da entrevista, devido ao impacto que o tempo necessário para participação pode ter em suas jornadas de trabalho, afetando, assim, o seu rendimento financeiro. Entretanto, essas dificuldades foram sanadas, pois a realização de algumas entrevistas, foram feitas durante uma atividade agendada pela categoria, sem prejuízo quanto ao tempo de participação dos(as) entrevistados(as). Do mesmo modo, outras entrevistas foram realizadas em um horário de menor solicitação de pedidos, acordado previamente com representante da categoria.

Outro risco que o participante poderia apresentar, é possível desconforto por abordar sua prática profissional ou algum mal-estar devido ao cansaço por responder a entrevista, se houvesse qualquer desconforto ou mal-estar, a entrevista poderia ser reagendada ou o participante poderia desistir a qualquer momento sem nenhuma espécie de constrangimento ou

coação. Ressalta-se que é garantido pela pesquisadora o anonimato dos participantes, respeitando os pilares éticos das pesquisas com seres humanos.

Os dados foram analisados através da análise de conteúdo de Bardin (2016) obedecendo as etapas de pré-análise, codificação e categorização. Após a transcrição das entrevistas, foram feitas leituras flutuantes, nas quais se procedeu à codificação das ideias centrais das falas, e das quais emergiram as seguintes categorias: 1. Sob a Lógica da Plataformização: O Controle Algorítmico e a Precarização do Trabalho; 2. Desgastes, Riscos e Perigos: Repercussões à Saúde dos Entregadores e das Entregadoras por Aplicativo; 3. Lutas, Organização e Perspectivas: A Busca por Reconhecimento e Direito. Essa sistematização permitiu investigar as formas de organização e gestão das plataformas. Ademais, possibilitou compreender a partir da percepção dos(as) trabalhadores(as) quais são desafios do trabalho de entrega por aplicativo digital no Distrito Federal.

Para o levantamento do referencial teórico, foi realizada busca de artigos, documentos e publicações que abordassem os objetivos da pesquisa. Com isso, para obtenção desses materiais, foram feitas consultas nas principais bases de dados científicas, PubMed, Portal de Periódicos Capes, Biblioteca Virtual em Saúde - BVS, Google Scholar, além de documentos disponibilizados por instituições públicas e órgãos governamentais. Durante a construção da dissertação, as buscas nas bases foram realizadas em vários momentos e utilizaram a combinação dos principais descritores: entregador por aplicativo, saúde do trabalhador, precarização do trabalho, acidente de trabalho e adoecimento relacionado ao trabalho.

Os benefícios que a pesquisa pode contribuir é em ampliar a compreensão sobre a temática do trabalho de entrega por plataforma digital no DF, além de fomentar os debates para promover a melhoria das condições de trabalho dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo digitais no DF.

Ademais, esse estudo pode subsidiar as discussões sobre a regulamentação do trabalho de entrega por aplicativo digital, e favorecer a construção e o fortalecimento das políticas públicas voltadas para a prevenção, a proteção e a promoção à saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo no DF.

O Projeto foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Ciências da Saúde da Universidade de Brasília - UnB, com o parecer nº 6.708.973.

4.1 DIÁRIO DE CAMPO: REALIZAÇÃO DAS ENTREVISTAS COM OS ENTREGADORES E AS ENTREGADORAS POR APLICATIVO NO DF

Por se tratar de uma pesquisa-ação, que articula pesquisa à prática, a primeira etapa constituiu na apresentação da proposta da pesquisa aos(as) trabalhadores(as) de entrega das associações. Essa aproximação inicial possibilitou que os(as) entregadores(as) compreendessem os objetivos do estudo e ampliassem o contato com a pesquisadora, além do que puderam contribuir para a pesquisa. A apresentação do trabalho, ocorreu inicialmente em uma atividade promovida pela ATAM-DF e posteriormente, em diálogo com a liderança da AMAE-DF.

As entrevistas foram realizadas em quatro momentos distintos. Primeiramente ocorreu nos dias 11 e 12 de novembro de 2024, durante uma atividade sobre saúde e segurança promovida pela ATAM-DF e a convite das lideranças. Em seguida, nos dias 13 e 26 de novembro de 2024, as entrevistas aconteceram na praça de alimentação de um shopping de Brasília, conforme acordado com a liderança da AMAE-DF.

A seleção dos(as) entrevistados(as) foi conduzida por meio de amostragem não probabilística de conveniência, utilizando o método “bola de neve”, em que cada participante indica outro participante para a pesquisa e assim sucessivamente.

Todos(as) os(as) participantes foram devidamente informados sobre os propósitos do estudo e o grau de envolvimento esperado. Ao aceitarem participar do estudo leram e assinaram, na presença da pesquisadora, o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido e o Termo de Cessão de Uso de Imagem e/ou Voz para fins científicos e acadêmicos, assegurando-se o sigilo e a confidencialidade das informações. Com a autorização prévia dos(as) entrevistados(as), os áudios das entrevistas individuais foram gravados e posteriormente transcritos pela pesquisadora.

Os participantes mostraram-se receptivos e demonstraram interesse em contribuir com o estudo. Alguns(as) relataram suas experiências com riqueza de detalhes e profundidade, enquanto outros(as) apresentaram respostas mais breves, revelando certa timidez durante as entrevistas.

Cabe destacar que determinadas perguntas, especialmente as relacionadas à regulamentação da profissão, suscitaram dúvidas entre alguns participantes, ao mesmo tempo

em que despertaram neles o interesse em aprofundar o conhecimento sobre o tema e acompanhar mais de perto os debates a respeito da regulamentação do trabalho por aplicativo.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Neste capítulo, vamos apresentar os principais achados obtidos a partir da análise das entrevistas. Esses resultados subsidiarão as discussões para compreender como as condições de trabalho por aplicativo repercutem na vida e saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega no Distrito Federal - DF.

Os resultados foram organizados nas seguintes categorias: 1. Sob a Lógica da Plataformização: O Controle Algorítmico e a Precarização do Trabalho; 2. Desgastes, Riscos e Perigos: Repercussões à Saúde dos Entregadores e das Entregadoras por Aplicativo; 3. Lutas, Organização e Perspectivas: A Busca por Reconhecimento e Direito.

Antes de adentrar nas categorias analisadas, foi traçado o perfil sociodemográfico dos 13 (treze) entregadores(as) entrevistados(as) para a pesquisa.

5.1 CARACTERIZAÇÃO DOS DADOS SOCIODEMOGRÁFICOS

O perfil sociodemográfico dos participantes da pesquisa está apresentado a seguir. Para fins de identificação, foi atribuída uma numeração a cada participante. Dessa forma, obteve-se o seguinte resultado, apresentado no Quadro 4:

Quadro 4. Características sociodemográficas dos entregadores e das entregadoras por aplicativo, Brasília, DF, 2025.

Part.	Sex.	Idade	Escolaridade	Estado Civil	Residência	Natural	Atividade	Tempo no App
1	F	44	Ensino Super. Incomp.	Casada	Valparaíso	Fortaleza - CE	Motofrentista	5 anos

2	M	33	Ensino Superior	União Estável	Recanto das Emas	Brasília	Motorista/ Motoboy	5 anos
3	F	32	Ensino Médio	Casada	Águas Lindas - GO	Piauí	Motogirl/ Eventos	6 meses
4	M	46	Ensino Médio	Casado	São Sebastião	Brasília	Motoboy	8 anos
5	M	49	Ensino Médio	União Estável	São Sebastião	Brasília	Motoboy	4 anos
6	F	30	Ensino Superior incomp.	Divorciada	Brasília	Brasília	Motogirl/ Setor de alimentação	7 anos
7	F	41	Ensino Superior incomp.	Divorciada	Ceilândia	Brasília	Motogirl/ Setor comercial	4 anos
8	F	48	Ensino Superior incomp.	Casada	Santa Maria	Tocantins	Motogirl/ Setor de serviço	4 meses
9	M	31	Ensino fundamental incomp.	Solteiro	Paranoá	Bahia	Motoboy	8 anos
10	M	45	Ensino Médio	Solteiro	Paranoá	São Luiz - MA	Motoboy	10 anos
11	M	42	Ensino fundamental	Casado	Paranoá	Ceará	Motoboy	-

			incompleto					
12	M	22	Ensino médio	Solteiro	Itapoã	Planaltina - Go	Motoboy	7 meses
13	M	30	Ensino Médio	Solteiro	Próximo ao Lago Norte	Alexânia-Go	Entregador por App de bike	6 anos

Fonte: Elaboração própria.

Quanto ao perfil sociodemográfico dos participantes, observa-se que, em relação ao sexo, 62% (8) são homens e 38% (5) são mulheres. Evidenciando que essa atividade de trabalho é predominante o sexo masculino. A idade média dos participantes é de 38 anos de idade, com maior número na faixa de 30 a 45 anos. No que se refere à escolaridade, a maioria possui ensino médio completo 46% (6), os que declararam ensino superior incompleto correspondiam a 31% (4), os com ensino fundamental incompleto 15% (2) e um dos participantes possui o ensino superior completo 8% (1).

Em relação ao estado civil, a maioria é casado(a) correspondendo a 39% (5) dos entrevistados(as), os solteiros representam 31% (4), em união estável são 15% (2) e divorciados(as) 15% (2). No que tange à naturalidade, 62% (8) dos participantes declararam que são oriundos de outros estados do Brasil, enquanto 38% (5) são naturais de Brasília. Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio Ampliada - PDAD (2024b) uma das principais motivações que leva a essa migração é para acompanhar familiares 36,6%, mas destaca-se que para 29,3% a motivação foi trabalho.

Quanto à atividade de trabalho exercida, os homens declararam atuar como motoboys ou motofretistas. Houve a participação de apenas um entregador que realiza as entregas por meio de bicicleta. Além disso, um dos participantes relatou ter trabalhado anteriormente como motorista de aplicativo (Uber) e, posteriormente, como motoboy por aplicativo digital; contudo, após sofrer um acidente de trabalho, não conseguiu mais exercer a atividade e encontra-se atualmente desempregado.

As mulheres, por sua vez, relataram que, além da função de motogirl, desempenham outras atividades remuneradas. Entretanto, uma das participantes informou estar há apenas um mês em outra ocupação, tendo atuado anteriormente exclusivamente como motogirl por aplicativo ou em estabelecimentos fixos durante sete anos.

Quanto ao tempo de trabalho por aplicativo, a maioria, 69% (9), trabalha entre 4 a 10 anos na atividade; e 23% (3) estão a menos de um ano no trabalho por aplicativo. Um dos participantes relatou exercer a profissão de motoboy a 20 anos, mas não especificou o tempo de trabalho com os aplicativos.

Em relação ao local que residem, a grande parte dos participantes relatou que mora nas regiões administrativas do DF, regiões que possuem um menor poder aquisitivo, e dessa forma precisam se deslocar para as áreas em que realizam suas atividades de entrega, principalmente no Plano Piloto.

Em seguida iremos abordar os resultados e discussões que serão apresentados em três categorias, que formam intituladas: 1. Sob a lógica da plataformização: o controle algorítmico e a precarização do trabalho; 2. Desgastes, riscos e perigos: repercussões à saúde dos entregadores e das entregadoras por aplicativo; 3. Lutas, organização e perspectivas: a busca por reconhecimento e direito.

5.2 CATEGORIA 1. SOB A LÓGICA DA PLATAFORMIZAÇÃO: O CONTROLE ALGORÍTMICO E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

*No vai e vem da bicicleta
 Rasga o asfalto o entregador
 É refém da própria meta
 O algoritmo é o chicote que se aprimorou
 Seu pedido está chegando até você
 Desfrute esse sabor
 Rappi, Ifood, Uber Flash
 Qual o segredo da magia?
 Sanguessugas vão nas costas
 Rango quente, boia-fria
 Pedalando entre os destroços
 Da cidade em decomposição
 Num balé de marcas mortas
 Desfilando em procissão
 (El Efecto, Trupe Lona Preta, Galo de luta - La Comuna, 2023).*

Nessa primeira categoria, vamos abordar o processo de trabalho, a relação com a plataforma digital e as dificuldades enfrentadas pelos entregadores e entregadoras do Distrito Federal. O modelo de gestão das plataformas digitais de entrega impõe condições estruturais ao trabalho, segundo Albarello *et al* (2025), nesse contexto de precarização, o trabalho perde sua dimensão humana e subjetiva, transformando-se em mera moeda de troca para a sobrevivência de um proletariado periférico, desqualificado e marginalizado. O(A) trabalhador(a) vivencia um processo de esvaziamento do sentido do trabalho e de perda de sua subjetividade enquanto sujeito criativo e participativo, tornando-se subordinado à lógica capitalista da mais-valia, da precarização e da exploração do trabalho. Trata-se de um mecanismo de sobrevivência em um sistema tecnológico e informatizado, que aprofunda desigualdades e fragilidades sociais (Albarello *et al.*, 2025).

5.2.1 O CONTROLE ALGORÍTMICO, A GESTÃO E A INTENSIFICAÇÃO DO TRABALHO: VIDAS CONECTADAS AO APLICATIVO.

Esse processo de trabalho fundamenta-se sobretudo no papel central do controle algoritmos na gestão, organização e na intensificação das atividades de trabalho. O controle algorítmico que se materializa através da automatização de decisões, um processo que é possível através dos algoritmos das empresas, onde os sistemas são continuamente alimentados

por uma grande quantidade de dados, gerados tanto por clientes quanto pelos próprios trabalhadores.

Entretanto, como já destacado por Grohmann (2020), os algoritmos, como qualquer outra tecnologia, são produtos do trabalho humano, que não surgem de forma isolada ou imparcial, mas estão intrinsecamente vinculados a contextos culturais, ideológicos e financeiros (Grohmann, 2020). Desse modo, pode-se determinar que os maiores beneficiários desse controle algoritmo é a empresa plataforma e muitas vezes em detrimento da vida e saúde da classe trabalhadora.

Observa-se que o tempo disponível do(a) entregador(a) de aplicativo constitui um elemento central na estratégia de negócios das plataformas digitais. Isso se deve ao fato de que o lucro dessas empresas não advém exclusivamente dos serviços prestados, mas também da apropriação do tempo não remunerado do(a) trabalhador(a). Nesse processo, dados são continuamente gerados para alimentar os mecanismos de automação algorítmica (Festi, 2025).

Destaca-se na gestão algorítmica o uso de práticas de bonificações, o processamento do trabalho como um jogo, como conceituado por Woodcock (2019) *gamificação* do trabalho, buscando engajar e motivar os entregadores através de recompensas, além da aplicação de punições aos entregadores que em tese violam as regras do uso do aplicativo. Desse modo, diante do controle imposto pelas plataformas, questionamos aos participantes, se para eles a empresa estimulava a competição entre os(as) entregadores(as):

Eu acho que não. Mas é aquela coisa, quanto melhor a avaliação, melhor o seu score. Quanto melhor o seu score, mais probabilidade de corrida (Participante 1).

Sim, com certeza! É tanto que a empresa estimula é o score. Esse score que inventaram é para estimular uma competição porque você chega em um local por aí, você é iniciante, você tem o score 2, aí você faz menos entregas, chega fulano que tem o 3, Entendeu? Então você tem o 2, Você vai se sentir rejeitado, então, vai estimular você a fazer mais entregas, que é para você chegar até o nível daquela pessoa que está fazendo mais, por isso que existe no iFood mesmo, por exemplo o score 1, o 2 e o 3. Na verdade ninguém quer ficar no 1, mas tem muita gente que está no 1, ninguém quer ficar no 2, todo mundo quer ficar no score mais elevado, que é o 3, então assim, isso aí é tipo uma concorrência entre os entregadores. Quando o score tem a numeração maior, escalado de 1 a 3, recebe mais entregas, recebe bem mais (Participante 4).

Os relatos evidenciam a existência de uma competição estimulada pelas empresas de plataforma, na qual os trabalhadores e as trabalhadoras são motivados a buscar pontuações elevadas (scores) com o objetivo de obter um maior número de corridas. As pesquisas realizadas por Siqueira *et al.* (2025) descrevem uma correlação direta entre a intensificação das exigências de produtividade e a aceleração do ritmo de trabalho, frequentemente estimulada por metas gamificadas. Esse contexto não apenas incentiva o uso de velocidades excessivas em veículos motorizados, um fator reconhecidamente associado a acidentes de trânsito, mas também favorece a adoção de comportamentos que potencializam a gravidade de eventuais acidentes de trabalho (Siqueira *et al.*, 2025).

Na chuva. É, tem risco, né! Porque tem cara aí que corre igual doido e eu mesmo não corro, não, eu rodo normal. Mas tem mais risco, né! Porque o cara, quanto mais ele corre, né? (Participante 11).

Tem as promoções. Em Brasília é muito difícil ter. Aqui só tem mesmo em casos de feriado. Em questão de chuva eu já percebi que é assim. Quando eles lançam um alerta extremo [...] realmente vai ser um temporal ou algo do tipo (Participante 2).

As plataformas atuam com grande quantidade de informações e capacidade técnica para processá-las, aliadas às condições dos(as) trabalhadores(as) sem contrato e sem direitos, essas empresas determinam o aumento, a redução, a localização espacial e a jornada dessa força de trabalho. Com esse intuito, as plataformas, utilizam recursos como alterações constantes nos valores pagos, bloqueios e desligamentos arbitrários, além do estabelecimento de áreas dinâmicas que oferecem bonificações em locais e horários de maior demanda, especialmente em situações desfavoráveis como chuvas intensas e enchentes (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024). Nesse cenário os(as) trabalhadores(as) são incentivados a manterem-se nas atividades de entrega mediante ofertas de promoções e bonificações, como foi destacado por alguns participantes:

Gera essa certa competição [...]. Porque tem motoqueiro que não trabalha debaixo de chuva. Então eles botam uma promoção para incentivar os que estão na rua a permanecerem e não irem embora (Participante 6).

É, já na chuva eles pegam, sempre colocam uma promoção. Uma promoção de R\$3, R\$3,50, R\$4 reais, [...] por entrega. Tipo uma entrega aqui, a maioria é R\$ 6,50, uns 4km mais ou menos, aí no período da chuva bota uma promoção de R\$3,50, aí você ganha mais R\$3,50 por cima de cada entrega que você fizer. É, esse horário de chuva aí, a maioria vai embora não quer trabalhar de baixo de chuva (Participante 10).

Diante dos relatos dos participantes, Cardoso, Artur e Oliveira (2020) ressaltam que a extensa jornada de trabalho dos entregadores de plataformas deve ser compreendida à luz das estratégias adotadas por essas empresas para mantê-los conectados pelo maior tempo possível, especialmente em dias e horários de maior interesse comercial, como finais de semana, períodos de chuva e turnos noturnos, períodos que nem sempre coincidem com as preferências dos(as) trabalhadores(as). Possivelmente, o motivo dos(as) entregadores(as) não quererem trabalhar nessas condições é o aumento da exposição a riscos de acidentes de trabalho, seja pela redução da visibilidade em dias de chuva ou pelo acúmulo de cansaço no período noturno.

É importante evidenciar que de acordo com Seligmann-Silva (2022), as condições de vida, expressas no cotidiano e em sua relação com a vida laboral, não podem ser compreendidas de modo isolado, pois aspectos como moradia, saneamento básico, alimentação e transporte, entre outros, configuram determinantes estruturais que potencializam o cansaço e o desgaste dos trabalhadores.

A gestão gamificada implementada pelas plataformas envolve a definição de um conjunto de regras que os(as) trabalhadores(as) devem seguir não apenas para alcançarem rendimentos financeiros, mas, principalmente, para garantirem sua permanência na plataforma. Essa dinâmica configura uma nova forma de controle, mediada por um sistema de incentivos e sanções que, embora se assemelhe a um jogo, opera com critérios frequentemente obscuros e em constante mudança (Cardoso; Artur; Oliveira, 2020). Essa realidade é destacada nas falas dos participantes, muitos(as) trabalhadores(as) recebem punições, entretanto as regras do jogo não são explicitadas pelas plataformas:

Numa noite de carnaval, eu deixei de entregar dois pedidos. Eu coletei na loja, levei ao cliente, só que um cliente tinha saído, o outro era no Mané Garrincha, muita gente não conseguia achar. Mesmo devolvendo o produto pra loja, eu levei um bloqueio de dois dias (Participante 1).

Olha, a gente poder recusar, pode, eles falam que não afeta em nada, bom, tiraram agora da plataforma recentemente, antes se a gente recusasse 3 entregas, ficava com aquele bloqueio, mais ou menos de 30 minutos, sem receber entrega, ou seja, é tipo um castigo. Então a gente foi reclamar, se a gente não é obrigado a fazer entrega, se eu recusar 3, eu vou ficar tipo de castigo 30 minutos. Aí tiraram isso, mas a gente percebe que quando passa a recusar as entregas, não fica legal o dia, você não recebe mais entregas com frequência igual vem fazendo, então não é legal pra nós recusar as entregas, fica uma diferença muito grande (Participante 4).

Além do que, a jornada de trabalho é dispersa, a remuneração ocorre em um formato que sufoca o tempo disponível do(a) trabalhador(a), seja durante os deslocamentos, nos

períodos de espera ou por meio de dinâmicas de gamificação que os levam à busca constante por metas muitas vezes inatingíveis (Festi; Lapa; Carvalho, 2023). Dessa forma, diante da incerteza do cumprimento da meta estabelecida, os(as) trabalhadores(as) relataram vivenciar uma autocobrança diária. Questionados(as) sobre as metas, os participantes relataram:

Eu só volto pra casa com meta batida. Vamos dizer, hoje eu vou fazer 200 reais, por exemplo. Eu só volto com 200. Independente se eu vou terminar 10h da noite, ou meia-noite, ou uma da manhã (Participante 1).

É as contas, né? É a despesa. Eu já cálculo, é aluguel, é água, é luz, é a comida, é meu filho, é a esposa. E aí dá X valor. E aí eu já divido pelos 30 dias do mês. É o que eu tenho que conseguir. É isso (Participante 2).

Os autores Albarello *et al.* (2025) ressaltam que “a crise da liberdade é uma dominação”, pois inicialmente, envolve o(a) trabalhador(a) por meio de promessas de emancipação, estimula o gerenciamento autônomo de metas e objetivos dentro de um espaço de tempo e lugar. No entanto, “com a aceleração e a gestão de riscos, o sujeito torna-se servo de seu trabalho quando se auto explora através da autocobrança, para alcançar seus objetivos pessoais e profissionais” (Albarello *et al.*, 2025, p. 6).

Eu tenho metas, mas assim, muitas das vezes a gente não consegue cumprir, então tem que se sacrificar mais. Às vezes acontece da gente diminuir uma carga horária de um dia, porque você conseguiu alcançar uma meta e muitas das vezes você não consegue, então o que vai acontecer? Você vai ter que aumentar a sua carga horária para tentar chegar naquela meta (Participante 4).

Além do que essa gamificação pode ser comparada a um jogo de azar, como afirma o médico Elton Yoji Kanomata, psiquiatra no Hospital Israelita Albert Einstein, em entrevista ao Metrôpoles, descreve que há mecanismos desses jogos que ativam, de forma intermitente, pequenos estímulos no sistema nervoso central, especialmente em áreas cerebrais ligadas à recompensa e ao prazer. A política de recompensa e bonificação da plataforma, estimula os(as) entregadores(as) a se manterem constantemente conectados(as) e disponíveis. Essa hiperconectividade pode gerar a percepção de perda de oportunidades em momentos de descanso, resultando na persistência do pensamento sobre o trabalho mesmo em horários de repouso (Cardoso, 2025). Dessa maneira os(as) entregadores(as) passam todos os dias conectados, principalmente nos fins de semana na esperança de aumentarem seus rendimentos.

E, tipo assim, o feriado, tem gente que você passa o dia na rua e não faz dinheiro, vamos dizer, um dia de segunda, de terça, de quarta, a demanda é menor, você faz pouquinho, mas você tem que passar aquelas 12 horas na rua, do mesmo jeito. E aí, final de semana, a gente acaba que sacrifica todo final de semana, toda a família, para passar o final de semana na rua, porque faz mais dinheiro, para completar a renda (Participante 1).

Destarte, muitos desses(as) trabalhadores(as), em sua maioria jovens, submetidos(as) a jornadas extensas de trabalho, frequentemente sem a devida capacitação para o exercício da atividade profissional, se expõem a maiores riscos de acidentes de trabalho. De acordo com Siqueira *et al.* (2025) a associação entre trabalhadores jovens e a ocorrência de acidentes de trabalho está em consonância com estudos anteriores realizados com entregadores. Esses resultados não parecem decorrer da juventude em si, mas estão mais relacionados à escassez de oportunidades de capacitação em contextos de trabalho precário. Nesse cenário, fatores como a maior propensão à intensificação do ritmo de trabalho, o uso de altas velocidades, a menor atenção às normas de trânsito, decorrente da ausência de formação específica para a condução profissional de motocicletas e o tempo reduzido de experiência na atividade de trabalho contribuem para a maior vulnerabilidade desse grupo etário.

Os participantes ao serem questionados sobre a oferta de treinamento e/ou capacitação em saúde e segurança no trabalho, informaram que os cursos disponibilizados pelas plataformas se restringiam ao uso do acesso ao aplicativo, sem abordar aspectos relacionados à saúde e segurança na condução de motocicletas ou bicicletas:

O iFood mesmo, ele não exige nada. Ele só exige habilitação. Você pode pegar qualquer veículo, qualquer moto (Participante 1).

Segurança, nada. Só te dão o aplicativo lá, te libera e tu tem que se virar com tudo, entendeu? Inclusive é uma dificuldade nossa, assim, por exemplo, a plataforma, geralmente todo mês tem atualização do sistema, eles atualizam, e aí se tem alguma coisa nova na plataforma, a gente tem que descobrir por conta própria mesmo, assim, na prática (Participante 9).

Não, nunca recebi uma capacitação (Participante 5).

Eles te dão um cursozinho pra você lidar com o aplicativo. [...] iFood e a Bee delivery me deram um cursozinho de como aceitar pedidos mostrando em rota mesmo. [...] Não um curso pra você estar na rua, com trânsito. Com trânsito não (Participante 6).

Embora, as plataformas de entrega não garantam aos(as) trabalhadores(as) cursos ou orientações voltados à proteção e segurança dos(as) entregadores(as), a Associação dos

Entregadores(as) do DF teve a iniciativa de promover uma capacitação voltada à saúde e treinamento teórico e prático de direção segura (Agência Brasília, 2024). Fato que foi relatado pelos(as) entregadores(as):

Essa capacitação quem está trazendo somos nós como Associação (Participante 2).

Estamos recebendo treinamento promovido pela associação ATAM DF (Participante 3).

Da empresa não, nós fizemos, a direção defensiva para os motoboys, é um curso e eu acho que o iFood também estava pelo meio, mas foi iniciativa da ATAM DF (Participante 4).

Nesse contexto, da ausência de orientações ou cursos sobre saúde e segurança realizados pelas plataformas, os(as) trabalhadores(as), encontram estratégias a partir da união do coletivo, buscam ampliar parcerias através das associações, mas contam principalmente com os próprios colegas entregadores. Como é retratado na pesquisa de Siqueira *et al.* (2025) que investigou o apoio dos colegas para resolução de problemas no trabalho. Aproximadamente 50,6% dos entregadores relataram receber apoio frequentemente dos colegas, enquanto 49,4% raramente/nunca (Siqueira *et al.*, 2025).

5.2.2 BAIXA REMUNERAÇÃO E JORNADAS SEM FIM: O CUSTO DA SOBREVIVÊNCIA

O Relatório de Política Monetária (2025), do Banco Central do Brasil, apresentou dados sobre a participação dos(as) trabalhadores(as) por aplicativo no mercado de trabalho, destacam que houve um expressivo aumento dessa categoria nos últimos 10 anos, de 2015 a 2025, enquanto “a população ocupada no país cresceu cerca de 10%”, o número de trabalhadores(as) por aplicativos, formados por “trabalhadores(as) em plataformas digitais de transporte de passageiros e de entrega em domicílio aumentou 170%, passando de cerca de 770 mil para 2,1 milhões” (Banco Central do Brasil, 2025, p. 47).

Os dados do relatório evidenciaram que participação desses trabalhadores ainda é pequena, entre 2015 e 2025, a população ocupada passou de 0,8% para 2,1%, e a da população em idade de trabalhar foi de 0,5% para 1,2%. Além do que, apontam que o aumento de transporte de passageiros cresceu entre 2015 e 2017, e os serviços de entrega em domicílio tiveram um maior aumento entre 2017 a 2021. Os resultados evidenciam uma mudança

estrutural no mercado de trabalho que favoreceu a entrada de pessoas na força de trabalho e na ocupação (Banco Central do Brasil, 2025).

No entanto, as empresas plataformas são responsáveis pelo aumento da precarização do trabalho, como é destacado pelo Relatório Fairwork Brasil (2025), em que os resultados descrevem que nenhum dos principais aplicativos conseguiram cumprir os padrões mínimos de trabalho decente (Fairwork, 2025).

O Ifood é uma das maiores empresas do setor no Brasil, presente em mais de 1.500 cidades no país, afirma ter 400.000 entregadores ativos e mais de 55 milhões de clientes, além de movimentar 0,55% do PIB brasileiro (Ifood, 2025). Embora se apresente como empresa brasileira de tecnologia, desde 2022, “ela pertence a subsidiária holandesa do grupo Naspers, a Prosus, holding de investimentos em empresas de tecnologia com capital sul-africano” (Fairwork, 2025, p. 17).

Apesar dessa grande participação no mercado de trabalho, observamos que a condição de trabalho dos(as) trabalhadores(as) por plataforma digital é precária. Segundo o IBGE (2025) possuem altas taxas de informalidade, têm contribuição previdenciária menores e jornadas de trabalho mais longas do que aqueles que não trabalham para essas empresas (IBGE, 2025).

Alguns participantes relataram que são cadastrados em várias plataformas como a inDrive, Rappi, Mercado livre, 99delivery, Log City, Uber Flash e a Bee Delivery, entretanto, a grande maioria utiliza o iFood como principal aplicativo de trabalho: “Eu dou sempre preferência ao iFood” (Participante1). Outro participante relatou: “Eu sou cadastrado em praticamente todas, mas assim, eu dou prioridade pra rodar mais pelo iFood” (Participante 4).

Esse processo da uberização é vista como uma forma de superexploração e superacumulação capitalista. Os pesquisadores Soares, Vieira e Faria (2023), usaram a teoria marxista da dependência para analisar a relação entre o iFood e os entregadores de bicicleta, reconhecendo remuneração baixa, longas jornadas e grande intensidade de trabalho, como precarização do trabalho. Seus resultados revelam que a relação entre a plataforma e os(as) trabalhadores(as) reflete um neocolonialismo, “em que economias periféricas fornecem mão de obra barata para as economias centrais extraírem lucros” (Soares; Vieira; Faria, 2023, p. 102).

De acordo com Silveira (2024 p. 64), as tecnologias têm sido utilizadas como instrumentos de “dominação política, econômica e social” de nações ou territórios. O autor destaca que o conceito de colonialismo digital, se refere ao controle exercido sobre a criação, o

desenvolvimento e a distribuição das tecnologias e de suas infraestruturas. Embora diferente do colonialismo histórico, o colonialismo de dados também expressa formas específicas de “poder e de controle sobre as populações” (Silveira, 2024, p. 66). As plataformas digitais, concentram fluxos de capital em poucos países, predominado as grandes corporações norte-americanas.

Conforme aponta o relatório Fairwork (2025), o modelo neoliberal do século XXI reconfigurou as relações de dependência, reproduzindo, a lógica histórica do colonialismo. No cenário em que a tecnologia é mediadora de um processo em que países e trabalhadores periféricos dependem de sistemas algorítmicos e financeiros que reforçam e perpetuam assimetrias de poder.

Nesse contexto, o relatório descreve que o baixo rendimento somado aos altos custos de manutenção dos instrumentos de trabalho expõe os(as) trabalhadores(as) à “ação predatória do rentismo”, levando muitos a recorrerem a empréstimos, frequentemente oferecidos pelas próprias plataformas. Nessa lógica, o(a) trabalhador(a) não apenas deixa de ganhar uma renda, mas pode endividar-se. O iFood, é uma das plataformas que disponibiliza empréstimos diretamente aos(as) trabalhadores(as) por meio do *iFood Pago*. Nesse panorama, a opção pelo empréstimo, surge não como uma escolha, mas como uma falta de alternativa, evidenciando como a plataformização do trabalho intensifica formas de exploração, ao estabelecer novas modalidades de dependência entre trabalhadores(as) e empresas (Fairwork, 2025).

Em relação ao rendimento, os(as) participantes destacaram que ganham em média R\$ 2.500,00 por mês. Além do que, os(as) entregadores(as) que tem no trabalho por aplicativo sua única fonte de renda representam 46% (6), os que destacaram que o trabalho por aplicativo é uma renda complementar é 54% (7) dos(as) entrevistados(as):

Geralmente eu rodo almoço e jantar. Eu rodo, [...] de 11h às 15h, depois volto em casa e eu rodo de 18h às 22h30, às vezes 23h. Todos os dias. Às vezes tem segundas feiras que eu não trabalho. Depende muito. Então, eu marco aqui no Strava, tem a quilometragem, se for almoço e janta, dá na faixa de uns setenta, oitenta quilômetros. É, se for para Asa Norte, roda 100km fácil, ou até mais (Participante 13).

É a minha única fonte de renda atualmente, trabalho só com isso aí, eu me dedico a isso (Participante 4).

A 1 ano e meio sou CLT no hospital (escala 6x1) das 8h às 16h e uso os aplicativos como complemento da renda. [...] saindo do hospital, já ligo o aplicativo iFood. E fico conectada até dez horas da noite (Participante 1).

Nesse cenário, muitos entregadores(as) por não ter outras fontes de renda, aceitam jornadas longas, percorrendo dezenas de quilômetros diariamente, muitas vezes sem direito a descanso (Soares; Vieira; Faria, 2023). Em relação a pausas durante a atividade de trabalho, alguns dos(as) participantes relataram que fazem as pausas, entre uma corrida e outra, outros(as) destacam que as pausas ocorrem quando o movimento está mais fraco, no entanto a maioria, 54% (7), relataram que não realizam pausas:

Não. É, quando a gente liga o aplicativo é direto, quando desliga mesmo é só direto pra ir pra casa (Participante 10).

Não, eu o deixo ligado direto. Chamou, eu tô indo (Participante 12).

Sim. Nessa jornada de 7h até às 10 da noite. No período da tarde, que é entre as 14h e 16h horas, eu dou uma descansada. Para um pouco, porque é o horário do lanche que é mais fraco um pouco nas entregas (Participante 9).

Nessa atividade, esses(as) trabalhadores(as) atuam no modo just in time, investem tempo e recursos próprios para buscar regiões onde possam intensificar o uso da força de trabalho, conformando a cidade como seu espaço de trabalho (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024). Em seus relatos podemos observar as regiões da cidade em que eles(as) realizam suas entregas:

Geralmente eu gosto de começar no Sudoeste. Aí vamos ver, do Sudoeste manda pra Asa Sul e manda pra Asa Norte (Participante 1).

Começar rodando é o Lago Sul, [...] porque eu resido lá em São Sebastião, então o DF fica próximo, mas assim, não significa que eu vou ficar só rodando ali, porque o aplicativo ele vai te levando para outros lugares. Ele chama a corrida, te manda para um lugar e depois te manda para outro, para outro, quando você vai ver, você está bem longe de casa (Participante 4).

Lago Norte e asa norte que é a região onde eu rodo mais (Participante 9).

De acordo com Siqueira *et al.* (2025), os estudos indicam uma intensa exposição laboral em condições adversas nas ruas, com impactos significativos na saúde e segurança dos(as) entregadores(as). A jornada diária observada neste estudo é muito superior às encontradas em outras categorias na literatura. Além da exaustiva duração do trabalho, essa tendência crescente está associada ao aumento da concorrência, impulsionada pelo crescimento do número de entregadores diante das crises econômica e sanitária, bem como à redução da remuneração promovida pelas empresas-plataforma, que monopolizam o setor de entregas e ampliam a

dependência dos trabalhadores a esse tipo de atividade. Pode-se sintetizar que o rebaixamento da remuneração promovido pelas empresas-plataforma resulta do aumento da concorrência e da intensificação da dependência dos entregadores. cenário que é destacado por um dos participantes:

Logo que eu entrei na plataforma, eu já consegui chegar a fazer R\$8 mil, R\$7 mil, R\$6 mil livres, tirando os gastos. Isso no começo do aplicativo, em 2020, quando eu entrei. Agora, nossa, está terrível, eu saí por causa disso, não estava compensando o tempo na rua, a gente tem que calcular por horas trabalhadas, pelo tempo que você está perdendo. As pessoas têm a mania de falar que faz R\$5 mil no aplicativo, não faz, porque quando você desconta o pagamento do MEI, a gasolina que você usa, as trocas das peças, o seguro da moto, o meu seguro de vida, quando eu somava tudo isso e diminuía, quando eu findei, de realmente passar para a CLT, e usar só como complemento de renda, eu tirava R\$2.000,00 a R\$2.500,00 no máximo, então não valia a pena, muitas horas trabalhadas, para o retorno que eu estava tendo (Participante 7).

Nessa lógica, os algoritmos atuam como instrumentos de gestão e controle, empregando mecanismos de hipervigilância do comportamento e do desempenho dos trabalhadores e das trabalhadoras para mantê-los(as) submetidos(as) a uma dinâmica de trabalho contínua e extenuante (Albarello *et al.*, 2025). Os (As) trabalhadores(as) são subordinados a constantes avaliações e ranqueamentos, sem conhecimento ou controle sobre as regras que regulam a distribuição da atividade, como quem receberá determinada corrida, sobre a sua remuneração ou mesmo sobre o andamento do trabalho (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024). Realidade que ficou evidenciada nos depoimentos dos participantes:

A gente tem as avaliações que ajudam o nosso score a subir, a descer e tal. É, a gente é avaliado pelo cliente e avaliado pela loja (Participante 1).

Sim, a empresa avalia através do score. Você tem que ter tempo logado. Você tem que ter rotas concluídas e outros fatores. E o cliente avalia em questão da entrega. Só que isso é penalizado para o entregador. Porque as vezes o lanche chega e não é aquilo que ele quer. Ele acha que a culpa é do entregador. Aí ele avalia mal o entregador. E ele não entende que é o restaurante. E aí não tem para você avaliar o restaurante. Entendeu? E na verdade não tem sanção para restaurante e não tem sanção para cliente. A sanção é só para o entregador (Participante 2).

No que se refere às jornadas de trabalho, observa-se que os(as) trabalhadores(as) se submetem a cargas diárias e semanais exaustivas, os participantes da pesquisa relataram que a jornada pode alcançar até 67,8 horas semanais, 54% (7) disseram trabalhar todos os dias da semana, 31% (4) trabalham 6 dias por semana, e 15% (2) não informaram. Pesquisas realizadas por Santos (2023) sobre a flexibilização das horas de trabalho, à nível mundial, indicam que

jornadas superiores a 45 horas semanais se configuram como excessivas, com potencial para provocar danos à saúde do trabalhador e da trabalhadora. Estudos também apontam que a fadiga decorrente do excesso de jornada compromete o desempenho e a atenção necessários para a execução das atividades, desse modo o aumento da jornada é um fator que favorece a ocorrência de acidentes de trabalho. Evidenciam que as pausas adequadas durante o trabalho, são necessárias para à recuperação dos desgastes físicos e mentais (Santos, 2023). Os participantes narraram suas jornadas de trabalho:

Rodo quinze horas fácil. Todo dia! (Participante 2).

Trabalho geralmente de 12 a 14 horas por dia. Geralmente a gente pega mais forte no final de semana. Na semana [...] quinta, sexta, sábado e domingo. Praticamente trabalho todos os dias da semana (Participante 1).

Cara, eu saio de casa às 7h da manhã. E vou até às 10h da noite, mais ou menos. [...] Todo dia. Às vezes eu folgo um dia na semana. [...] sexta, sábado e domingo são os dias que é melhor para fazer entrega (Participante 9).

No entanto, as pausas reais no trabalho, além de ser um direito social previsto na constituição, é a garantia de tempo para que o(a) trabalhador(a) recupere suas energias, evite a sobrecarga mental e possa exercer o direito ao lazer e à desconexão. É importante considerar que Laurell e Noriega (1989, p. 117) apontam que o processo de desgaste se manifesta nos indivíduos que compõem o coletivo, mas esse processo não constitui uma “fatalidade cega”, mas trata-se de um fenômeno socialmente construído e, portanto, passível de transformação pela ação coletiva. Os autores referem o desgaste como um problema tanto para o capital como para o(a) trabalhador(a). Entendem que para o capital, a questão reside nas características exigidas da força de trabalho, vinculadas à lógica da produção e da mais-valia; já para o trabalhador, está em jogo a própria reprodução da vida, determinada pelas condições em que se desenvolve seus processos vitais (Laurell; Noriega, 1989, p. 117).

Segundo Maior e Vidigal (2022) As normas se apoiam em três importantes dimensões: biológica, social e econômica. É inegável que o excesso de trabalho acarreta fadiga física e mental, estresse e exaustão ao trabalhador (Maior; Vidigal, 2022). Segundo Santos (2023), as aflições relatadas pelos(as) entregadores(as) dizem respeito tanto à exaustão física e mental, quanto à ausência de tempo, que inviabiliza o descanso e prejudica a convivência com familiares e amigos. Assim, a experiência prática desses trabalhadores nas plataformas digitais

entra em contradição com o discurso empresarial amplamente difundido de que é possível controlar o próprio tempo de trabalho e “ser o próprio chefe” (Santos, 2023, p. 155). Realidade que é possível observar em um dos relatos:

Se eu conseguir bater minha meta eu vou ter como escolher um dia para me folgar só que a gente nunca opina em escolher um final de semana, porque? o final de semana para o delivery, as entregas é um dia que ganha mais, é o dia que a gente faz mais, o dia que as plataformas colocam promoção, então se a gente perder um dia desses, um feriado, um final de semana, com certeza vai fazer muita falta no ganho da semana ou da quinzena. Normalmente a gente para pra almoçar com o aplicativo ligado, isso aí é normal, às vezes você está almoçando e ele toca. Muitas das vezes a família, os filhos em casa, ah papai..., você não vai folgar não? E a gente não pode folgar porque não alcançou a meta, mas se tiver tudo certo financeiramente falando, às vezes a gente tira um dia na semana (Participante 4).

Além do mais, os(as) entregadores(as) arcam com diversos custos essenciais para o exercício de sua atividade, que não são fornecidos pelas empresas-plataforma. Esses custos abrangem desde os mais óbvios, como o meio de locomoção (motocicletas e bicicletas), até itens indispensáveis, como a mochila térmica (bag), capacete, capa de chuva e smartphone com GPS, bateria de longa duração e acesso pago à internet móvel, além das despesas diárias com alimentação. Esse conjunto de gastos consome parcela significativa da renda, levando muitos trabalhadores a ampliar suas jornadas para compensar a redução dos ganhos (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024).

Eu tive que comprar. Tudo sai do nosso bolso pra comprar. Assim, o material de equipamentos de proteção individual é do nosso bolso (Participante 9).

Os equipamentos de proteção estão todos comprados por mim mesmo. A gente compra, tanto que na própria plataforma, tá lá a loja do entregador, você entrar no aplicativo você vai ver lá, loja do entregador, lá estão os produtos, os itens e cada um com seu valor para o entregador poder comprar (Participante 4).

É, isso tudo que eu compro. A gente tem que comprar. Tudo que você pensar de despesa é nós pg3. Tudo, até o nosso INSS, é nós que pagamos (Participante 11).

A remuneração por entrega, associada ao baixo valor pago e à transferência dos custos operacionais ao(a) trabalhador(a), intensifica os riscos à saúde e à segurança nessa atividade (Liberato *et al.*, 2025). Assim, como destacado por Seligmann-Silva (2022) além dos elementos próprios da cultura predominante no ambiente de trabalho, a carga vivenciada, que integra as demais formas de carga, é construída em relação às múltiplas exigências às quais o(a)

trabalhador(a) responde. Essas exigências não se restringem ao ambiente de trabalho, mas incluem também expectativas familiares e sociais, pelas quais o trabalhador pode ser cobrado. A fadiga ou irritabilidade que limita, por exemplo, o convívio com os filhos ou a atividade sexual, integra, portanto, a carga vivenciada (Seligmann-Silva, 2022).

5.2.3 VIDAS ENTRE ENTREGAS E INCERTEZAS: ENTRE A RUA E O ALGORITMO

A logística de trabalho dos(as) entregadores(as) é um desafio diário, muitos enfrentam diferentes realidades no cotidiano. No iFood, existem duas modalidades de vínculo entre o entregador e a plataforma: o sistema "nuvem" e o modelo de Operador Logístico - OL. O sistema nuvem representa a forma mais comum, em que o entregador realiza seu cadastro e passa a receber demandas conforme sua classificação na plataforma. Já no sistema OL, os entregadores ficam submetidos à supervisão direta de um Operador Logístico e a um cronograma fixo de trabalho, geralmente distribuído entre os turnos de almoço, lanche da tarde e jantar, durante seis dias por semana (Festi, 2025).

Esse modelo de organização se deu por que algumas empresas passaram a identificar limitações no modelo baseado na combinação entre máxima flexibilidade do tempo de trabalho e a gamificação. Mesmo com algorítmicos secretos e operações que nunca são reveladas aos chamados colaboradores, muitos entregadores conseguiram decifrar certos padrões das plataformas. Por se manterem conectados simultaneamente a diversos aplicativos, esses(as) trabalhadores(as) conseguem selecionar as janelas de tempo e as regiões geográficas mais vantajosas para seus objetivos (Festi, 2025).

Dessa forma, as empresas passaram a identificar gargalos operacionais, como a escassez de entregadores em determinados períodos. As empresas, iFood e Ame Flash, implementaram sistemas de turnos com horários fixos, supervisionados por gerentes, voltados a uma parcela de entregadores(as) que assinam sua plataforma, dessa forma essa modalidade possibilita à empresa ampliar tanto a produtividade quanto o controle sobre os(as) entregadores(as), garantindo sua disponibilidade nos horários de maior demanda. Ao mesmo tempo, estão isentas das obrigações trabalhistas que seriam exigidas em contratos formais de trabalho (Festi, 2025; Fairwork, 2025). Dos(as) entrevistados(as), 92,3% (12) disseram que são nuvem e 7,7% (1) é

OL. Alguns dos participantes relataram a diferença na atuação do trabalho com o Operador Logístico (OL) ou como Nuvem:

Eu já fui Operador Logístico para o iFood, só que eles estão impondo muitas regras, de estar cumprindo horário e tudo e a gente não ter o controle total, dos horários, dos ganhos, do dia que pode folgar e tudo, então eu opinei em voltar pra nuvem. Mas eu conheço bem essa área de Operador Logístico, hoje em dia eu sou só nuvem. Eu trabalho por conta própria, ligo o aplicativo no meu horário. É diferente de antes que eu tinha que cumprir o horário para o OL (Participante 4).

Porque quando a gente é OL, a gente roda só numa localidade, né? Por exemplo, eles mandavam pra tocar só no Sudoeste. Aí se eu pegasse uma entrega do sudoeste pra entregar no Guará, entregaria, mas eu teria que voltar logo, sem o aplicativo ligado, porque só toca pra mim no Sudoeste. Mas agora que eu sou nuvem, toca pra Asa Sul, outras localidades também. Eu comecei como OL e agora tem um mês que eu virei nuvem (Participante 8).

Como destaca Festi (2025) a exploração do trabalho é intensificada nesse sistema de supervisão direta de um OL do iFood. Essa dinâmica é sustentada por mecanismos de gamificação, nos quais os entregadores recebem pontuações com base na quantidade de entregas realizadas. Quanto maior a pontuação, maior a possibilidade de acesso a novas entregas. No entanto, para manterem-se bem posicionados no sistema, os(as) trabalhadores(as) precisam cumprir três turnos fixos diários, que frequentemente ultrapassam 12 horas de trabalho por dia, durante seis ou até sete dias por semana, como foi destacado na fala de um dos participantes:

[...] Dentro da OL são estipulados horários, tem o horário do café da manhã, tem o horário do almoço, tem o horário do lanche e tem o horário da janta. [...] O café da manhã é um pouco em menor quantidade, porque o iFood entendeu que tinha que dar opções para os nuvens também trabalharem. Então a quantidade do café da manhã é menor dentro de OL. O horário fixo das OL era almoço, lanche e janta. E eu precisava de dinheiro e trabalhava os três turnos (Participante 7).

Entretanto, apesar de atuarem como nuvem, com possibilidade de circular por diferentes áreas para realizar as entregas, observou-se que os(as) entregadores(as) demonstram preferência por determinadas localidades. No Distrito Federal (DF), a maioria reside nas cidades administrativas, mas se desloca para regiões com maior concentração de renda e demanda, como o Plano Piloto, Águas Claras, Guará, Taguatinga, Lago Sul, Lago Norte, Sudoeste e Park Way (Santos, 2023, p. 153).

Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio Ampliada - PDAD-A (2024b) o Distrito Federal tem uma população, urbana e rural, de aproximadamente 2.982.816 de pessoas, sendo 52,4% do sexo de nascimento feminino, com a idade média era de 34,7 anos (Governo de Distrito Federal, 2024). Importante destacar que a distribuição espacial da população em Brasília segue a lógica da segregação da renda per capita. Os(As) entregadores(as) que em grande maioria residem em regiões administrativas mais pobres e periféricas, deslocam-se diariamente, de 20 a 40 minutos, de suas residências aos locais de trabalho, e vice-versa (Festi; Lapa; Carvalho, 2023). Estar presente em áreas com grande número de restaurantes é fundamental, especialmente para os(as) cicloentregadores(as), uma vez que precisam estar próximos não apenas das regiões de alta demanda por pedidos, mas também dos pontos de retirada (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024). Os participantes relataram esse deslocamento diário de suas residências para os locais com maiores demandas.

É, eu trabalho em qualquer região, mas atuo mais mesmo no plano piloto, onde a demanda é maior (Participante 5).

A OL antigamente ela começou com todo mundo solto e você escolhia a região onde você preferia rodar, e aí o iFood pré-determinou essas regiões onde se tinha mais volume de entrega e que precisava de ter pessoas que estivessem ali fixas para receber essa demanda (Participante 7).

Mais pela praça aqui do Lago Norte. Mas, às vezes, eu vou para Asa Norte também quando aqui tá muito devagar (Participante 13).

Ademais frente a precariedade da atividade, que impõe aos(às) entregadores(as) a responsabilidade pelos riscos e custos, e da baixa remuneração por tarefa, observa-se a intensificação do uso da força de trabalho, com a ampliação das jornadas e otimização dos deslocamentos. Para maximizar os ganhos, buscam atuar em áreas com alta demanda de pedidos e maior oferta de bonificações, reduzindo os intervalos entre entregas e aumentando o valor recebido por cada uma. Além do mais, o conhecimento do ambiente de trabalho, somada às redes de apoio social estabelecidas nessas localidades, contribui para tornar a atividade mais previsível e, por consequência, mais segura (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024).

Lá no Guará eu conheço bastante a área, então os pedidos que tocam na tela do iFood eu faço com prioridade. Eu não me arrisco em ir pra outros lugares. Eu vou quando o aplicativo manda, mas eu sempre volto. Eu fico na minha zona de conforto lá naquela cidade, no Guará. Lá é meu ponto de apoio (Participante 6).

Evidencia-se nos relatos que muitos(as) entregadores(as) optam por retornar às regiões pela familiaridade com o território, o conhecimento prévio dos restaurantes e das rotas permite otimizar os deslocamentos. Ao conhecer a região evitam estabelecimentos com longos tempos de espera, considerando que atrasos superiores a 30 minutos podem impactar na remuneração (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024). Como foi destacado por uma das pessoas participantes:

Você liga o horário que você tá disponível, né? [...]. Então tem algumas empresas, aí a gente vai começando a identificar quais são. Por exemplo, a campeã aí disso é a McDonald's da 104, lá do Sudoeste. Então no dia de promoção os boys todos fogem de lá de perto. Eu mesma não ligo o aplicativo lá perto, eu ligo em outra localidade. Assim, eu vou pra outra quadra e ligo lá na outra quadra, pra fugir de lá. Porque esse é o dia de promoção, o dia de você ganhar. Eles dão prontos, segura os boys lá e fica lá, ó. Já teve boy de ficar lá mais de quarenta minutos pra pegar um pedido pra você fazer uma entrega de seis reais (Participante 8).

Diante da ausência de infraestrutura, os(as) entregadores(as) buscam suas próprias estratégias de suporte. Fioravanti, Martins e Rizek, (2024) relatam que na ausência de pontos formais de apoio, os(as) entregadores(as) recorrem a zonas de pouso, áreas de espera próximo de shoppings ou centros comerciais, onde é possível carregar o celular, aquecer alimentos, beber água, utilizar banheiros e socializar com outros trabalhadores. Nesses espaços, além de aguardarem novas chamadas pelo aplicativo, compartilham estratégias e informações sobre o trabalho.

Na minha época eu não tinha os pontos de apoio, né? Então eu priorizava ir em shopping. Porque você tem aqueles banheiros e não tem ninguém te controlando. Apesar que toda segurança que vinha, quando a gente entrava, você entrava de bag e não deixava, você estava de capa de chuva, você tinha que tirar. Mas eu priorizava ir nos shoppings (Participante 2).

Tem alguns locais, igual no Nazo, é um ponto de apoio muito bacana. Tem banheiro, tem um localzinho lá se você quiser sentar. [...] é um ponto de apoio pros entregadores. Tem os locais que o pessoal é muito gentil com a gente (Participante 8).

Aqui é o único shopping que aceita a gente aqui, a gente se reúne todo mundo aqui, na praça de alimentação, ninguém fala nada, a gente fica de bom almoço, faz a marmita (Participante 11).

Nas pesquisas realizadas por Santos (2023), no Distrito Federal, 82% dos(as) entregadores(as) relataram não dispor de pontos de apoio oferecidos pelas empresas-plataforma, o que os obriga a recorrer a locais improvisados para descanso ou alimentação. As

pausas, em sua maioria, ocorrem em praças ou sob a sombra de árvores, pois não existe espaços adequados para esse fim. Os intervalos são utilizados principalmente para aguardar novos pedidos (71%) ou para esperar o aumento da demanda (54,8%) (Santos, 2023). Fato que é confirmado pelos nossos participantes, eles(as) descrevem a ausência de locais em que possam realizar suas refeições, ter acesso a banheiro, água ou carregar seus celulares enquanto aguardam a próxima entrega:

Não tem ponto de apoio para que faça as refeições não, existem pontos de apoio, mas os pontos de apoio nem sempre a gente está perto deles, às vezes a gente que entrega de motoboy, nunca sabe o lugar que vai almoçar, que vai estar, muito raro você estar perto de um ponto de apoio, que são poucos também (Participante 4).

Eu costumo dizer para os meus amigos de profissão que o meu ponto de apoio é o meu baú da moto. Porque ali eu carrego o meu remédio, o que eu possa precisar. Eu carrego a minha alimentação, a minha fruta. Ali eu levo a minha água gelada. Eu tenho um banquinho, tenho uma rede. Porque assim, ponto de apoio mesmo, só tem um em Brasília e ele... Às vezes a gente não está perto dele. Então aí eu costumo usar muito quando eu quero fazer minhas necessidades em posto de gasolina, que os pessoal são mais tranquilos do que no comércio que eu coletei mesmo, que eles não gostam nem que a gente chega perto (Participante 5).

Então, todo lugar que eu chego, como eu gosto de rodar mais no lugar, eu já conheço a galera. Em muitos lugares eu já trabalhei, já prestei serviço como entregadora. Então eu já tenho uma amizade, tenho casa de amigos. Então eu estou sempre ali por perto, podendo usar banheiro e água (Participante 6).

Ocorre que na maioria das vezes, os(as) entregadores(as), ao retirarem os pedidos em shoppings, não têm permissão para entrar com a mochila térmica (bag) nas costas, sendo preciso deixá-la nas docas dos estacionamentos ou até mesmo na rua (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024). Em algumas regiões, medidas têm sido adotadas para restringir a permanência dos(as) entregadores(as). Como é exemplo de Pinheiros (São Paulo), as áreas com mesas e cadeiras nas calçadas (parklets) foram removidos após reclamações de moradores. Já em Itaquera (São Paulo), um restaurante chegou a bloquear o sinal da internet móvel em sua área externa, obrigando os(as) entregadores(as) a se afastarem e aguardarem em locais mais distantes (Fioravanti; Martins; Rizek, 2024). E no DF, a situação não é diferente, em alguns shoppings os(as) entregadores(as) não podem entrar mais nem pra fazer a coleta dos pedidos:

Sobre as entregas [...] eles têm um container lá dentro, na doca ali, aí onde eles contratam a empresa pra ficar descendo os pedidos dos restaurantes, tudo lá, pra gente não ficar entrando no shopping. Aí a gente não entra no shopping pra pegar e coletar

mais não, agora é no estacionamento lá de fora do shopping. É, o hub é um local que eles contratam as pessoas pra poder ficar descendo os pedidos do shopping pra te entregar lá de fora, chama hub (Participante 9).

Esse contexto nas ruas evidencia um “ambiente de trabalho inóspito”, no qual os(as) trabalhadores(as) permanecem isolados, desprovidos de suportes comuns aos espaços de trabalho delimitados, como fábricas ou escritórios, dificultando o enfrentamento de situações desfavoráveis (Siqueira *et al.*, 2025, p. 14). Além do mais, com a ausência de ponto de apoio e de suporte, a realidade das entregadoras é pior ainda. O dia a dia das mulheres que trabalham por aplicativos é marcado por precarização e violência. As pesquisas evidenciam diversas vulnerabilidades, transpassadas por interseccionalidades, “produzida por décadas de políticas neoliberais”. A violência de gênero, incide especialmente sobre corpos femininos negros ou pardos, situados em territórios e classes sociais específicas (Pinto; Guimarães; Engelmann, 2025, p. 2). Uma das participantes destaca a realidade em que são tratadas as entregadoras:

Mas o ponto de apoio é no Setor Comercial Sul, que estavam fazendo do banheiro feminino o depósito do ponto de apoio. Então, lá também, por imperar a quantidade de homens na categoria, os caras tratam muito mal as mulheres, então eu nunca utilizei o ponto de apoio para nada. Nunca coloquei meu pé lá, porque o desrespeito da categoria com as mulheres é muito grande (Participante 7).

Segundo Crenshaw (2002) a interseccionalidade busca compreender as repercussões sobre a interação entre múltiplos eixos de subordinação e os seus efeitos estruturais e dinâmicos na produção de desigualdades e no desempoderamento social. O conceito de interseccionalidade é sintetizado por Sirma Bilge (2009):

A interseccionalidade refere-se a uma teoria transdisciplinar que visa apreender a complexidade das identidades e das desigualdades sociais por meio de uma abordagem integrada. Ela rejeita o enclausuramento e a hierarquização dos grandes eixos da diferenciação social que são as categorias de sexo/gênero, classe, raça, etnicidade, idade, deficiência e orientação sexual. O enfoque interseccional vai além do simples reconhecimento da multiplicidade dos sistemas de opressão que opera a partir dessas categorias e postula sua interação na produção e na reprodução das desigualdades sociais. Ela propõe compreender "a realidade social de mulheres e homens, bem como as dinâmicas sociais, culturais, econômicas e políticas a ela associadas, como sendo *múltiplas* e determinadas *simultaneamente* e

interativamente *por diversos eixos significativos de organização social* (Bilge, 2009, p. 70).

Contudo, Lopes (2025) adverte para a necessidade de não reduzir o conceito a uma leitura cumulativa de experiências de discriminação e sofrimento, que fragmenta as vivências em unidades isoladas, ressaltando que a análise interseccional não pode desconsiderar o sistema de posições sociais do capitalismo nem sua “força (des)integradora” (Lopes, 2025, p. 49).

Para Seligmann-Silva (2022), a carga de trabalho é entendida como o conjunto de esforços físicos e mentais exigidos para o cumprimento das tarefas. A autora aponta que as análises realizadas por ergonomistas têm como objetivo ajustar essas cargas às capacidades e limitações humanas, assegurando eticamente que tais adequações devem respeitar as características e necessidades fisiológicas, psicológicas e sociais dos(as) trabalhadores(as) (Seligmann-Silva, 2022).

Ademais, a ausência de locais para descanso e a constante necessidade de estar disponível, sem infraestrutura de apoio, refletem diretamente a saúde dos(as) entregadores(as), seja carregando seus pertences no baú ou na mochila térmica, contribui para jornadas de trabalho extenuantes e para o esgotamento físico e mental (Silva *et al.*, 2025). Os participantes descreveram a situação dos pontos de apoio em Brasília:

Então, aqui no Lago Norte, que é a região onde eu rodo mais, tem um ponto de apoio [...] que eles começaram a fazer, só que fez a cobertura, não tem banheiro, não tem água, não tem energia. Tinha até energia, mas aí cortaram lá. Então, assim, a categoria cresce a cada mês, a cada ano, e não se tem ponto de apoio, né! Os únicos locais que tem um banheiro aí é o shopping, mas o shopping é muito difícil para a gente estar trabalhando e entrar no shopping, né? Tem shopping que não deixa entrar para fazer as necessidades (Participante 9).

Hoje em Brasília só tem dois. Só que um realmente é para quem utilizar moto e carro. O outro é exclusivo para as bicicletas, que é em águas claras. Então nesse um ele é bom, porque o cara que tem baú ele leva a marmita (Participante 2).

Frente a esse cenário, como descrito por Laurell e Noriega (1989), carga de trabalho, na análise do processo de trabalho, permite compreender os elementos dinâmicos desse processo, os quais interagem entre si e com o corpo do trabalhador, gerando processos de adaptação que resultam em desgaste. Este desgaste é entendido como a perda da capacidade potencial e/ou efetiva, tanto corporal quanto psíquica, do(a) trabalhador(a).

5.3 CATEGORIA 2. DESGASTES, RISCOS E PERIGOS: REPERCUSSÕES À SAÚDE DOS ENTREGADORES E DAS ENTREGADORAS POR APLICATIVO

*Disseram que no futuro
Alguns sonhos serão proibidos
Travesseiros serão grampeados
E eles serão rastreados pelos algoritmos
De alguma máquina
Que tentarão reduzir nossos sonhos
E fabricar novos sonhos
Que se enquadrem no consumo
Dessa nova lógica
(Sonhos, Fabio Brazza; Criolo, 2025)*

A segunda categoria evidencia as repercussões das condições de trabalho sobre a saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras por aplicativo, além do que, busca descrever os processos de desgaste, os riscos e os perigos que caracterizam essa atividade laboral e que afetam a vida dos(as) entregadores(as). Considera-se que a exposição a intensas jornadas de trabalho, a exigências diárias e a riscos e perigos, somadas à ausência de suporte da plataforma e de direitos trabalhistas, resultam em processo de desgaste que se manifestam no corpo e na mente, e que produz adoecimentos e acidentes, expressando a lógica de precarização que sustenta o processo de trabalho por plataformas digitais.

De acordo com Laurell e Noriega (1989), os processos de produção de saúde e doença possuem um caráter sócio-histórico, relacionando o adoecimento e a morte dos(as) trabalhadores(as) às condições de vida e de trabalho em contextos macro e microsociais. Nessa perspectiva, a vulnerabilidade dos indivíduos é proporcional à precariedade estrutural que os atinge, à insuficiência da proteção social, bem como às violações de direitos humanos fundamentais e de cidadania. Assim, os processos de desgaste coletivo não se explicam por características biopsíquicas individuais, mas decorrem de condições sociais específicas de vida e de trabalho.

5.3.1 DESGASTE À SAÚDE DO TRABALHADOR E DA TRABALHADORA POR APLICATIVO: ENTRE ACIDENTES E ADOECIMENTOS

Diante do cenário que demonstra condições de trabalho degradantes, marcadas por longas jornadas, baixa remuneração e sem locais de apoio para a realização de necessidades básicas, uma realidade que repercute na saúde dos entregadores e das entregadoras, gerando um processo de desgaste que os expõem a um maior risco de acidentes e adoecimentos durante a realização dos seus trabalhos.

Os resultados dessa pesquisa, constataram que a maioria dos participantes, 77% (10), já sofreram acidentes no trânsito durante a realização de suas atividades laborais, e 23% (3) relataram não ter se acidentado durante o trabalho, dados que evidenciam a elevada exposição a riscos de acidentes e a recorrência de situações que comprometem a saúde e a segurança desses(as) trabalhadores(as). Conforme são apresentadas em algumas narrativas:

Eu sofri um acidente. Eu caí esses dias, machuquei o joelho, mas eu não usava uma joelheira. Mas dias de chuva é ruim botar a joelheira, mas se eu estivesse com a joelheira, eu não tinha rasgado o meu joelho. [...] me ajudaram a levantar e eu segui minha vida (Participante 6).

Mas assim, não foi nada grave. [...] estava chovendo forte, foi de noite, faltou energia lá [...] E aí estava tudo uma bagunça, eu estava descendo com um pedido, aí um carro atravessou e acho que não me viu, porque estava escuro, aí bateu em mim e eu caí. Assim, não me machuquei, mais caiu lá e abriu o baú e tudo (Participante 9).

Destaca-se que nem todos os acidentes são notificados como acidentes de trabalho. Segundo Silveira (2025), tecnicamente os acidentes, na informalidade, não são classificados como acidentes de trabalho. A informalidade que caracteriza grande parte das novas formas de trabalho digital pode acarretar sérios danos à saúde e à segurança dos(as) trabalhadores(as) (Silveira, 2025). Além do que os participantes relataram que não recebem apoio por parte da empresa em caso de acidentes. Nas pesquisas de Festi, Lapa e Carvalho (2023), observa-se que a maioria dos(as) entregadores(as) já havia se envolvido em algum acidente de trânsito ou possuía colegas que passaram por essa situação. Os resultados apontaram que as empresas demonstram maior preocupação com a entrega das mercadorias do que com a saúde dos(as) trabalhadores(as). Ademais, os custos decorrentes dos prejuízos materiais recaem integralmente sobre os próprios trabalhadores(as), uma vez que não dispõem de benefício da assistência social durante o período de recuperação (Dias *et al.*, 2025). Esse cenário é descrito nas falas dos participantes:

Você só clica o botão me acidentei e aí já vem outro, pega o lanche, segue e você se vira. Sempre foi assim (Participante 2).

A empresa da IFood ela tem um seguro, mas o seguro dela não cobra se eu me arrebentar bem aqui, se eu não fraturei nada então não tenho que correr lá atrás de nada. O que eles falam é o seguinte se você tiver com a entrega você tem que avisar a plataforma ao mais rápido possível pra estar sabendo, porque senão vai caracterizar que você não concluiu a entrega até o cliente, e não fez a entrega, então vai dar problema no seu score, e você vai ficar como se tivesse sumido com aquele pedido do cliente (Participante 4).

Ademais, frente a um trabalho exaustivo em que os(as) trabalhadores(as) por aplicativo estão submetidos(as), a jornadas que podem ultrapassar 60 horas semanais, frequentemente sem o direito ao descanso intrajornada ou semanal. Essas condições repercutem diretamente na saúde física e mental dos(as) entregadores(as), além de potencializarem os riscos de acidentes de trabalho (Festi; Lapa; Carvalho, 2023). Realidade que é vivenciada pelos participantes dessa pesquisa.

Sim, já sofri acidente de trabalho! Já caí de moto, Graças a Deus nunca tive fratura nenhuma. Mas já sofri sim acidente, várias vezes já escorreguei na chuva, dias chuvosos às vezes desatenção, e às vezes também a própria condição climática que não favorece o motociclista, muita água, chuva e a gente acaba que escorrega e cai mesmo (Participante 4).

As jornadas extensas configuram um fator relevante para o aumento dos riscos laborais. Nesse cenário é elevada a incidência de doenças ocupacionais e acidentes de trabalho, gerando impactos financeiros não apenas para o(a) trabalhador(a), mas também para a sociedade (Silveira, 2025). Conforme apontado por Carvalho (2020), os acidentes de trânsito geram um grande custo à sociedade, aproximadamente R\$ 50 bilhões anuais, refletido nos elevados gastos hospitalares e na perda de produtividade do(a) trabalhador(a), causando o empobrecimento das famílias. Em casos de óbito, os custos recaem sobre a previdência social. Ressalta-se ainda que motociclistas, tendem a apresentar consequências mais graves quando envolvidos em acidentes (Carvalho, 2020). Alguns participantes relatam ter sofrido vários acidentes durante suas jornadas de trabalho:

Oito acidentes. Eu só conto os que eu fui parar no hospital. [...] Foi um acidente que eu lesionei muito a mão. E agora eu descobri que ele ocasionou uma sequela na coluna [...] (Participante 2)

Segundo Salvagnia, Veronese e Figaro (2022), o cenário do trabalho por plataformas digitais intensifica o sentimento de subordinação, o do aumento da insegurança e de perda de sentido do próprio trabalho, fatores prejudiciais à saúde física e mental dos(as)

trabalhadores(as). Ademais, pesquisas apontam que os(as) trabalhadores(as) de “plataformas digitais estão presentes também em setores considerados perigosos, com risco de acidentes de trabalho (graves), lesões e doenças” (Salvagnia; Veronese; Figaro, 2025, p.8). Questionados se já presenciaram acidentes com colegas de trabalho, relatam:

Já, o irmão meu morreu. Era entregador, trabalhava mais eu, mas tem mais de 10 anos. Foi no Paranoá, tinha 21 anos (Participante 11).

Então, a gente vê acidente praticamente todo dia. Morte, acidente, a gente vê bastante. Eu já vi muita gente cair na BR e vir um caminhão passar por cima, um ônibus passar por cima, em alta velocidade, entendeu? (Participante 1).

Já, demais. Morte, acidentes, muitas pessoas sequeladas. Tem demais. E assim, não tem assistência nem por parte do aplicativo, nem de ninguém. Fica dependendo mais de ajuda dos grupos de WhatsApp, fazer vaquinhas, né? Pra comprar um medicamento (Participante 9).

Frente a esse cenário, é importante considerar que as longas jornadas necessárias para alcançar uma renda mínima, somadas à percepção do abandono diante da negligência das plataformas, colocam esses(as) trabalhadores(as) em situação de vulnerabilidade. Essas condições dificultam o acesso aos serviços de saúde e naturaliza a exposição cotidiana a riscos (SILVA *et al.*, 2025).

Quanto à vulnerabilidade, segundo Bertolozzi *et al.* (2009, p. 1327), é caracterizada pela “exposição a agravos de saúde resulta de aspectos individuais e de contextos ou condições coletivas que produzem maior suscetibilidade aos agravos e morte”, mas também as condições e recursos disponíveis para enfrentá-los. Desse modo, enquanto o risco aponta probabilidades, a vulnerabilidade é indicadora de desigualdades sociais e iniquidades que antecedem e determinam os riscos (Bertolozzi *et al.*, 2009).

Entretanto, é importante considerar a crítica de Montagner e Montagner (2018) que evidencia que a concepção de vulnerabilidade centrada em aspectos individuais tende a responsabilizar ou culpabilizar o indivíduo, dessa forma negligenciando que a individualidade se constrói socialmente. Portanto, a vulnerabilidade deve ser entendida como expressão do tecido social e das inter-relações entre os sujeitos (Montagner; Montagner 2018).

Nesse sentido Florêncio *et al.* (2021, p. 12831) estabelecem que a vulnerabilidade em saúde é uma condição de precariedade humana, que afeta os “sujeitos cujas condições de vida e saúde são influenciadas ou determinadas por relações de poder” em contextos históricos e

sociais. Com isso, nessas condições pode-se diminuir a capacidade de controle dos próprios interesses relacionados à saúde e ao bem-estar.

Observa-se, segundo Florêncio *et al.* (2021, p. 12832) que parte da literatura científica ainda utiliza o conceito de “vulnerabilidade em saúde como sinônimo de risco”. Para os autores, o conceito está em desenvolvimento, se evidenciando um movimento teórico e prático voltado à promoção da saúde e à superação do risco (Florêncio *et al.*, 2021, p. 12832). Frente a esse cenário de vulnerabilidade em saúde, as narrativas dos(as) trabalhadores(as) refletem a naturalização de conviver com a morte, como uma realidade iminente:

Eu já saio de casa com esse pensamento, [...] eu trato a vida assim, hoje pode ser meu último dia, esse pode ser meu último momento. Quando eu subir naquela moto e virar ali, pode ser que passe um carro, me derruba, eu bata a cabeça e eu possa morrer. [...] A qualquer momento pode ser o meu último momento, porque o risco é muito grande, as pessoas não têm a noção do tamanho do risco que a gente corre. Qualquer batidinha ali a gente pode cair e morrer, ou então derrubar a gente de uma ponte, não sei, qualquer coisa é muito, pode ser muito para a gente. Pode ser que eu caia, só bato o joelho, me machuque, me quebre aqui, fique viva, beleza (Participante 6).

Morte. O maior deles é a morte. E hoje, depois do meu acidente, [...] eu pago o plano de saúde, eu pago seguro de vida, [...], eu nunca fui pra cima de uma moto, achando que isso aqui era só rios de dinheiro, porque a gente ganha, [...]. Só que se ela botar na ponta do lápis, ela deixa tudo, tudo pro próprio aplicativo. E aí quando eu sofri o acidente, [...], é que eu vi a morte de perto (Participante 1).

Destaca-se assim, que no trabalho por plataforma, a dominação se estabelece por meio do ataque à dignidade dos(as) trabalhadores(as), somada à fadiga, que é intensificada pelo controle e pela vigilância (Silveira, 2025). Dessa forma, estão expostos a contextos de humilhação, medo, submissão, desrespeito ao corpo e às necessidades fisiológicas básicas, além de riscos constantes de acidentes e assaltos (Rodrigues; Lucca, 2024). De acordo como Rodrigues e Lucca (2024, p. 5) para os(as) trabalhadores(as) uberizados(as), diante do esvaziamento do sentido do trabalho, a “única motivação é a sobrevivência”. Do mesmo modo, Maciel *et al.* (2023) argumenta que não é exagero a semelhança entre o trabalho por plataformas digitais e o conceito de trabalho forçado e condições análogas à de escravo.

Nesse panorama, as pesquisas de Moreira e Mesquita (2022), investigam a aproximação entre o trabalho em plataformas digitais e condições análogas à escravidão. Descrevem que a superexploração do trabalho pode se dar em “condições estruturais e instrumentais” diversas, no entanto, as tecnológicas, em especial, dissimulam os processos de degradação da dignidade do trabalhador (Moreira; Mesquita, 2022, p. 372). Nesse sentido, as inovações do capital, ao

reorganizar o processo produtivo por meio do uso das plataformas digitais, incorporam novos mecanismos de dominação e de superexploração do trabalho. Tais dinâmicas, aproximam o trabalho por plataformas digitais daqueles em condições análogas à escravidão, sobretudo nas “jornadas exaustivas” (Moreira; Mesquita, 2022, p. 389). Os autores identificam que o algoritmo atua como mecanismo de dominação, impondo ou anulando a vontade do trabalhador. O uso de estratégias, como a gamificação, funcionam como contínuos estímulos econômicos, influenciando decisões e limitando a autonomia dos(as) trabalhadores(as). Além do que, o uso intensivo dos recursos tecnológicos, associado à baixa remuneração e às taxas de intermediação da plataforma, obriga os trabalhadores a jornadas exaustivas. Nesse contexto, há uma necessidade de trabalhar cada vez mais para garantir um valor mínimo para a subsistência, práticas que evidenciam formas contemporâneas de trabalho análogo à escravidão.

Nesse cenário, diante do desemprego, é a única obtenção de renda, ele é forçado por uma questão de sobrevivência, além disso, a ausência de autonomia, reforça a condição de total subordinação (Maciel *et al*, 2023). Nesse cenário, os processos de adoecimento têm início na impossibilidade de reconhecimento dos limites do próprio corpo:

Eu dormi em cima da moto. Teve um tempo que o iFood colocou o horário da madrugada nas OLs que ia até 2h30 (duas e meia) da manhã. E aí ele me colocou no horário da madrugada. [...] Quando deu duas da madrugada, [...] eu comecei a ficar com sono, lenta... tudo ficou pretinho e eu bati no guard rail e saí rolando, eu rolei umas 10 vezes em cima do guard rail, não quebrei nada, fiquei inteiraça, não aconteceu nada, só fez um furo, porque eu estava com a jaqueta de couro (Participante 7).

Toda hora, a gente trabalha gripado, às vezes tá tossindo bastante, tá até com febril ali, mas tem que trabalhar. Às vezes a gente volta um pouco mais cedo pra casa, mas deixar de trabalhar jamais (Participante 4).

No que se refere à segurança e à proteção no trabalho, os participantes destacaram o estresse emocional e a imprevisibilidade dos riscos (como quedas de moto, assaltos, entre outros) como elementos que tornam a profissão de alta periculosidade. O excesso de trabalho em condições insalubres intensifica e potencializa o desgaste dos(as) trabalhadores(as). Não é incomum que, mesmo após acidentes com motocicletas ou bicicletas, os(as) entregadores(as) continuem exercendo suas atividades, uma vez que o trabalho por plataformas constitui, para a maioria, a única ou principal fonte de renda (Santos, 2023). Os participantes destacam essa exposição a riscos associada a uma profissão perigo:

Cara, o risco de sair de casa e não voltar, né! Aquela coisa da profissão perigo. E assim, a gente tá muito exposto. Muito exposto mesmo. Tanto na questão do trânsito, quanto na questão dos perigos noturnos. Às vezes você vai pra regiões que você não conhece [...] ser assaltado [...]. Muitas situações que a gente às vezes nem tá preparado (Participante 9).

Você vai fazer uma entrega, você não sabe se o cliente vai te atender bem, se vai te atender mal, essa questão da gente não é obrigada a subir nos apartamentos, dá muita confusão. Porque tem cliente que acha que você é obrigado a subir, a gente não é obrigado a subir. Aí vira e mexe dá uma confusão [...] o pessoal não respeita os motoboys (Participante 9).

Seligmann-Silva (2022) destaca que a dignidade do(a) trabalhador(a) é abalada pelo desrespeito à condição humana expressa na sobrecarga de trabalho, na exposição do corpo e da intimidade familiar, bem como no desrespeito de como são tratados pelos superiores. Ao examinar as condições de trabalho e as humilhações, a autora evidencia a existência de vínculos entre dominação, ataque à dignidade e produção de agravos à saúde (Seligmann-Silva, 2022). Frente a constante necessidade de adaptação às exigências insalubres do trabalho imposto pelas plataformas, caracterizado por longas jornadas, ausência de sistemas de proteção social e submissão à gestão gamificada e algorítmica. Trabalhadores e trabalhadoras por aplicativo, muitas vezes são compelidos a adotar comportamentos que colocam em risco a saúde e a segurança no trabalho. Segundo Salvagnia, Veronese e Figaro (2025) o baixo e incerto rendimento, somado à insegurança da continuidade no trabalho, leva os(as) trabalhadores(as) de plataforma a se submeterem à gestão algorítmica e gamificada, e a adotarem comportamentos que comprometem sua saúde e segurança.

É a pessoa cair de moto. Cair, se machucar, quebrar um braço, morrer com uma...acontece com os parceiros da gente, uma semana passada foi dois parceiros da gente que morreu. Às vezes a pessoa na correria ali quer... Fazer mais, ganhar mais e acaba correndo mais e acontece isso, né (Participante 10).

Eu sofri um acidente, eu quebrei a minha clavícula, operei, então ainda tenho muita dor, muita dormência. Eu tava vindo pro meu trabalho [...]. Outro motoboy me fechou no corredor, e aí eu fui pro chão. [...] Eu tô com sequela no braço direito, ainda tenho muita dormência, falta de força (Participante 1).

O ataque à dignidade, a operacionalização do medo, bem como a manipulação de valores e expectativas, são estratégias do poder utilizadas a favor da “dominação e da superexploração” (Seligmann-Silva, 2022, p. 186). Evidencia-se que os adoecimentos físicos e

transtornos psíquicos, podem estar diretamente associados às condições nocivas do ambiente de trabalho. Em outros casos, tais condições atuam como concausas, fatores concorrentes que contribuem para o surgimento ou agravamento de doenças (Silveira, 2025). Entre os principais problemas de saúde relatados pelos(as) entregadores(as) destacam-se dores na coluna, estresse, lesões físicas decorrentes de acidentes e quadros de ansiedade. As queixas mais recorrentes referem-se a distúrbios musculoesqueléticos e ao estresse relacionado às exigências laborais. A atividade dos(as) entregadores(as) demanda a mobilização de capacidades musculoesqueléticas, cognitivas, sensoriais e afetivas, envolvendo múltiplas dimensões do corpo humano.

Porque eu não sei, foi um tumor que apareceu. [...] Porque nesses sete anos eu fui só entregadora. Nesses sete anos foi só moto. E até o próprio ligamento pode ter sido agravado também. [...]. Sim, subida e descida também não é muito bom. Ombro, braços também. Inclusive eu tenho sentido uns formigamentos na mão, mas pode ser por causa da posição de estar pilotando horas e horas, né? (Participante 6).

A repetitividade das tarefas e dos movimentos pode gerar sobrecarga física e mental, afetando o equilíbrio psicofisiológico dos(as) trabalhadores(as). Como apontado por Silva *et al.* (2025), a ausência de condições adequadas de no trabalho expõe os entregadores(as) a riscos ocupacionais e ergonômicos, prejudicando sua saúde e bem-estar.

E quando eu fui na perícia eu falei, doutor, eu não sinto força no braço. Eu sinto formigamento, dormência. Ele falou [...] isso daí é alguma coisa na sua coluna. Aí ele perguntou, mas isso aconteceu só depois do acidente? Eu falei, sim. E aí eu descobri que teve essa sequela na coluna. Estou fazendo exames, tentando tratar, porque são dores que agora parece que intensificam por conta do tempo. [...] Além da insegurança e o trauma da queda em si, hoje eu não tenho mais a resposta. Então eu não consegui mais trabalhar (Participante 2).

Faço tratamento pra ansiedade, eu faço tratamento pra depressão, pra tudo. Eu tomo três remédios. Um pra dormir, um pra acordar e o outro pra controlar (Participante 9).

Ademais, sobre o uso constante das bags, o relatório Técnico produzido pela Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho – Fundacentro (2024), reforçou que o uso da bag é um fator de risco à saúde desses(as) trabalhadores(as). Evidências apontam que o tempo de uso e o peso transportado nas costas são fatores associados a agravos musculoesqueléticos em crianças, adolescentes e jovens adultos. Desse modo, é possível inferir que entregadores(as) que utilizam mochilas como instrumento de trabalho estão expostos(as) a um risco ampliado de desenvolver lombalgias e outras lesões musculoesqueléticas. No que se

refere à segurança dos(as) entregadores(as), as mochilas também são apontadas como elementos que podem agravar os ferimentos em caso de quedas. Diante disso, pesquisadores recomendam que o uso do baú seja priorizado nas atividades de entrega por motocicleta, por representar uma alternativa mais segura e ergonômica, contribuindo para a preservar a saúde do(a) trabalhador(a) (Brasil, 2024c). O entregador por bicicleta usa a bag nas costas durante sua jornada de trabalho,

Sim, uso a bag aqui nas costas (Participante 13).

Quando está na época da chuva, molha tudo dentro na bag, então eu preferi passar para o baú. Para mim ter espaço, porque metade do baú era literalmente meu (Participante 7).

Conforme demonstrado por Liberato *et al.* (2025), o baú é percebido por alguns entregadores(as) como uma opção que oferece maior proteção em caso de queda e mais estabilidade na condução, enquanto a bag é vista como um item que pode "jogar para o lado", e desequilibrar o motociclista. Também, tem o risco da bag se enroscar em veículos maiores, como caminhões, e arrastar o entregador. No entanto, embora o baú possa ser mais confortável do que a bag, Liberato *et al.* (2025) evidencia que o trabalho, de forma geral, é executado em condições totalmente precárias e desprotegidas. Nesse contexto, contribui significativamente para o surgimento de problemas de saúde física e mental, exaustão e a precarização generalizada das condições de vida e trabalho dos entregadores e das entregadoras.

Acidente, fato, todos os dias a gente sai de casa sem ter a certeza que vai voltar, isso é inevitável passa na cabeça de toda mulher, todo entregador, todo profissional que está em cima de uma moto, risco de destruição no trânsito a gente não sabe como o humor das outras pessoas estão (Participante 7).

Como evidenciado por Laurell (1982), o estudo do processo saúde-doença coletiva enfatiza a compreensão da causalidade, uma vez que, ao considerar o modo como o processo biológico se manifesta socialmente. Porque, quando observado como processo coletivo, o que prevalece é a forma biológica de viver em sociedade, a qual determina, por sua vez, os transtornos biológicos específicos. Assim, saúde e doença não aparecem como realidades isoladas, mas como momentos distintos de um mesmo processo (Laurell, 1982, p. 13).

5.3.2 VIOLÊNCIA E SOFRIMENTO PSÍQUICO RELACIONADO AO TRABALHO: A ROTINA INVISÍVEL DOS ENTREGADORES E DAS ENTREGADORAS POR APLICATIVO

A transformação do processo de trabalho na era digital repercute nas condições psicossociais no ambiente de trabalho e, portanto, nas formas de adoecimento relacionado ao trabalho. Esse contexto impacta na saúde, física e mental dos(as) trabalhadores(as). Os transtornos mentais relacionados ao trabalho, vêm crescendo de forma expressiva, sendo grande parte desse aumento consequência das interações com tecnologias digitais (Silveira, 2025). Diante desse cenário, os participantes foram questionados se consideram que o trabalho por aplicativo afetava a sua saúde mental, 70% (9) relataram que sim, enquanto 30% (4) disseram que não. Segue alguns relatos dos participantes:

Demais. Porque quando você trabalha por produção e você depende, não é só da sua produção, porque a gente depende da rota, tocar o aplicativo pra gente fazer a entrega, né? Então a gente não depende só da gente. Eu vou estar lá, na disposição, minha moto toda em dia, eu com a saúde bacana, mas eu dependo dele tocar. Se ele não tocar, vai me abalar, porque vai ter minhas contas, meus boletos (Participante 5).

Eu acho que a minha saúde mental está indo mais para o saco do que a minha saúde física. [...] e na rua como entregador, lidar com o dono de estabelecimento que está cheio de pedido, cliente que quer por força obrigar você a subir, fazer entrega pra ele, a chuva, o sol, a fome, a falta de lugar pra você ir no banheiro, tudo afeta a gente mentalmente, é impossível ser 100% (Participante 7).

Os participantes dessa pesquisa destacaram não terem doenças prévias antes do trabalho por aplicativo. No entanto, Silveira (2025) evidencia que diante da precariedade que caracteriza essa atividade, muitos(as) trabalhadores(as) quando adoecem, se veem forçados a continuar exercendo suas funções mesmo quando exaustos ou doentes, sob o risco de terem sua única fonte de renda interrompida. Esse grau de incerteza caracteriza-se como um importante fator para o desencadeamento ou agravamento de quadros de ansiedade e demais transtornos mentais (Silveira, 2025). Além disso, Laurell e Noriega (1989), evidenciam que as cargas psíquicas, assim como as fisiológicas, manifestam-se no corpo humano. E podem ser agrupadas em: sobrecarga psíquica, resultante de situações de tensão prolongada, como a atenção constante, a pressão da supervisão, a consciência da periculosidade e os ritmos intensos de trabalho; e em subcarga psíquica, ligada à impossibilidade de exercer plenamente as capacidades mentais,

como na perda de controle sobre o processo de trabalho, na desqualificação decorrente da separação entre concepção e execução das tarefas e na fragmentação que gera monotonia e repetitividade (Laurell; Noriega, 1989).

Sim, com certeza. Mexe com o psicológico da gente, né? A nossa profissão, ela é muito estressante, né? No trânsito, pelo trânsito, é... E assim, aí vem a pressão psicológica dos aplicativos, você sai de casa e não sabe se vai bater a meta, né? E aí você acaba ficando até tarde, cansado, vem estresse. Então, a gente vai adquirindo várias outras doenças, né? [...] Muitos adquirem depressão, ansiedade. Ansiedade é uma coisa mais comum que tem no nosso meio, porque muitos entregadores ficam aí nas portas do shopping, debaixo das árvores esperando tocar, e aí tem dia que é bom, tem dia que é ruim, tem semana que é boa, tem semana que é ruim, e a gente fica naquela, né? Tem conta pra pagar, tem um monte de coisa, e aí a gente fica meio que refém do sistema (Participante 9).

A temática sobre a segurança no trabalho emerge como um fator relevante, embora menos frequente nos debates. A Convenção nº 155 da OIT, de 1981, estabelece diretrizes sobre saúde e segurança dos trabalhadores, definindo que a saúde, no âmbito do trabalho, não se restringe à ausência de doenças, mas envolve também aspectos físicos e mentais que afetam a integridade e a segurança no trabalho. O artigo 5º, alínea b, determina ainda que o tempo de trabalho, sua organização, operações e processos devem considerar as capacidades físicas e mentais dos trabalhadores (ILO, 1981).

Para Dias *et al.* (2025) a questão da saúde no ambiente de trabalho ultrapassa a dimensão física e abrange a saúde mental, nesse contexto, os autores descrevem que a combinação entre o uso contínuo do aplicativo, a condução do veículo por longas horas e o estresse provocado pela permanente avaliação, constitui um importante fator de risco à saúde mental dos(as) entregadores(as), resultando em “tecnostress” (Dias *et al.*, 2025, p. 92). Os participantes narram a pressão que são submetidos a uma constante avaliação:

É, tem uma série de avaliação. É tempo, pontualidade, é o cliente que te avalia, a loja. Então você tem que estar sempre dentro dos parâmetros para você estar sempre fazendo entrega (Participante 5).

Eu já vi cara aí chorando, porque ele fez muito dinheiro numa certa época, e fez dívida achando que ia conseguir pagar, e daí o aplicativo dele parou e ele ficou em surto (Participante 5).

É preciso identificar que a uberização redefiniu as formas de adoecimento vinculadas ao trabalho. No cotidiano dos(as) trabalhadores(as) uberizados(as), a expectativa constante por chamadas configura-se como um fator de desgaste significativo. Durante os longos intervalos de inatividade, nos quais não há descanso efetivo nem remuneração, intensificam a carga mental. Dessa forma, o tempo de espera, além de não ser remunerado, torna-se prejudicial à saúde mental, sobretudo pela ansiedade gerada pela obrigação de cumprir metas (Maior; Vidigal, 2022). Ademais, o tempo de deslocamento entre as entregas, bem como os custos envolvidos, não é contabilizado para fins de remuneração, embora tenha um grande impacto na jornada de trabalho (Festi; Lapa; Carvalho, 2023).

E você está ali, você fez uma entrega. Aí o seu pensamento é voltar para o ponto para pegar outra. Aí você já está no trânsito, você não consegue. Aí quando você chega no ponto, você já está ali na ansiedade. Cadê? Cadê? Não, pô, está demorando. Se eu não fizer tantas eu não vou conseguir atingir a meta e tal. E aí quando toca você já só vai lá buscar e já sai na doida (Participante 2).

Maior e Vidigal (2022, p. 68), destacam que o burnout corresponde ao “limite da resistência física e emocional”, seria uma resposta ao estresse crônico, resultante de relações laborais intensas, como os trabalhos marcados por baixos salários, assédio, competição e ausência de reconhecimento. Entre os sintomas físicos incluem “exaustão, fadiga, dores de cabeça, distúrbios digestivos, alterações do sono e disfunções sexuais”, enquanto os sintomas psicológicos envolvem depressão, irritabilidade, ansiedade, inflexibilidade, perda de interesse e descrédito em relação às pessoas e ao sistema (Maior; Vidigal, 2022, p. 68).

Pressionado [...] pelas contas que a gente tem que pagar, né! [...] a gente tem uma pressão [...] psicológica. Porque a gente [...] fica tipo escravo do sistema. A gente nunca quer diminuir a quantidade dos horários trabalhados, só aumenta, por conta que cada vez mais eles vão liberando mais cadastro e a gente tem que ficar cada vez mais na rua pra tentar fazer a mesma quantidade de entrega. Então quanto mais mão de obra tem, mais trabalhadores eles colocam pra trabalhar, aí fica mais concorrido entre a gente pra bater as metas, entendeu? Então é mais difícil. Então tem essa pressão assim, psicológica (Participante 9).

Segundo Salvagnia, Veronese e Figaro (2025), a necessidade de controlar e ocultar emoções para atender às expectativas dos clientes constitui, por si só, um fator de risco psicossocial. Os entregadores e as entregadoras foram questionados(as) se, durante a realização de suas atividades laborais, percebiam exposição a algum risco ou perigo. Todos (100%)

destacaram estar expostos a diversos riscos, principalmente a acidentes de trânsito, violências, assaltos, entre outros. Destacamos alguns relatos:

Acidente o tempo todo, 24 horas por dia. Acidente direto (Participante 3).

Ah, esse aí são muitos [...] primeiro, é perder meu patrimônio [...] minha moto, eu mesmo comprei, paguei, nunca ganhei nada de ninguém, eu não tenho seguro, o aplicativo não tem. O risco maior, acidente do trânsito, isso é um risco grande [...] (Participante 4).

Ah, tem o risco de ser assaltada, como qualquer outro motoboy, né? O risco de sofrer um acidente, o risco de você ficar emperrada ali [...] uma chave cair num local onde você não conseguiu pegar (Participante 8).

Eu acredito que seja o trânsito [...] A questão de roubo também, [...]. Eu tive uma bicicleta que foi roubada já. Às vezes, acontece motoristas também são imprudentes, muitas vezes tira fina. Muitas vezes passa muito rápido mesmo. Aí dá até uma sensação... Dá um medo... Dá muito medo (Participante 13).

De acordo com Salvagnia, Veronese e Figaro (2025, p. 7) a rotina imposta aos(as) trabalhadores(as) por aplicativo é tão acelerada que “não se vive”, pois não há tempo para parar, refletir, alimentar-se ou descansar. Nesse contexto, a doença torna-se quase inevitável, sobretudo pela ausência de assistência. Sintomas como depressão, estresse, dores corporais, falta de sono e irritabilidade são recorrentes nas falas dos(as) trabalhadores(as) (Salvagnia; Veronese; Figaro, 2025). Quando questionados se tinha dificuldade para dormir alguns relatam:

Essa semana mesmo, eu tive dois episódios de insônia, virei o dia sem dormir. E fui trabalhar. Montei minha moto e fui. [...] Eu falo que a gente que roda de aplicativo, a gente não dorme, a gente desmaia. Porquê...é muito exaustivo, gente. É muito exaustivo (Participante 1).

Sabe aquela situação que você trabalha de noite. [...] Você chega em casa até desacelerar, [...] quando você chega às 22 horas, você vai perceber que já é de meia-noite, uma hora da manhã, aí você vai deitar pra desacelerar a tua mente, né? Pra acalmar o corpo e tal. Porque você fica no dia do trânsito, imagina aí, 10, 12 horas, pra cima e pra baixo, correndo, naquela correria. E aí, você chega em casa, você não vai, né? Você vai ter que acalmar o corpo, tomar um banho, relaxar e desacelerar a mente. Então, você acaba dormindo até mais tarde ainda (Participante 9).

Além do mais os trabalhadores são submetidos a uma discriminação indireta que decorre da gestão algorítmica e dos sistemas de avaliação. Tais mecanismos tendem a reproduzir desigualdades sociais, afetando de modo mais intenso “grupos historicamente sub-

representados”, por questões de gênero, raça e faixa etária, ficam submetidos a maior pressão física e psicológica (Bruning; Ceschin; Silva, 2024, p. 11). Também, frequentemente as relações com os clientes envolvem situações de conflito e discriminação, gerando sentimentos de humilhação, desvalorização e estigmatização, que agravam o sofrimento psíquico desses(as) trabalhadores(as) (Nogueira; Barreira, 2023).

Da mesma forma Maciel *et al.* (2023) evidencia que as situações de humilhação, discriminação e ofensas, seja nos restaurantes ou pelos clientes, caracteriza uma grave “violação da sua dignidade e dos seus direitos básicos, retratando uma condição degradante (Maciel *et al.*, 2023, p. 157). Os participantes foram questionados se já sofreram discriminação durante a realização de suas atividades de entrega:

Discriminação, assim, isso aí é cotidiano, isso aí é coisa quase diária. O entregador hoje em dia, se ele não aprender a lidar com isso ele não serve pra profissão. Porque você recebe muito preconceito (Participante 4).

Você chega nos lugares, as pessoas já te olham estranho. Parecem que você é um cachorro da rua. você está de capa de chuva, você está de capacete, você está de... Tipo, eu andava com a joelheira. Então ela faz barulho, chama a atenção, todo mundo quer te olhar. Então, querendo ou não, você chama a atenção para você. Porque você não está vestida adequadamente para você ir no shopping. As pessoas vão te olhar. E para mim é um constrangimento (Participante 6).

Daufenback *et al.* (2023, p. 13) destacam que a ausência de direitos desses(as) trabalhadores(as) é determinada por processo de “invisibilidade e estigma”. Nas ruas sente-se desrespeitados, “ninguém vê a gente”, e quando sofrem acidentes ou dificuldades nas entregas, são tratados como “subcidadãos”, alvo de estigmas e assédios que vão da discriminação racial ao preconceito de classe, incluindo a desvalorização da própria atividade, muitas vezes considerada uma “não profissão” (Daufenback *et al.*, 2023, p. 13).

Já sofri discriminação. [...] não consegui entender até hoje, mas a pessoa, pelo fato dela ter pedido o alimento e ela quis ser mais que eu, por eu estar entregando. E me tratou de uma forma rude que eu me senti descriminalizado, inferiorizado. E, por outro lado, já me senti super herói também na pandemia, quando todo mundo não podia trabalhar, que estava todo mundo preocupado, né? Aquilo acontecendo uma morte atrás da outra. E eu estava carregando aí remédio, alimento, tudo, a gente nunca parou, né? E os motociclistas nessa época aí, os motoboy, eles estavam tecidos como heróis. Aí agora que o povo começou a voltar até a vida normal, a gente começou a ser esquecido (Participante 5).

A vulnerabilidade ocorre da insegurança econômica, da ausência de direitos e de vínculos de trabalho, somado às desigualdades estruturais que impactam diretamente na saúde mental. Trata-se de um quadro complexo, influenciado por múltiplos fatores, incluindo condições socioeconômicas, raça, gênero e aspectos culturais (SILVA *et al.*, 2025). Para as entregadoras, as dificuldades se intensificam durante o período menstrual, diante da ausência de banheiros adequados para a higiene e a para troca de absorventes (Salvagnia; Veronese; Figaro, 2025). Dificuldades que foram possíveis identificar na fala de alguns participantes:

[...] a gente precisa de respeito, usar o banheiro é o ser humano que precisa disso, é o ser humano sabe. Imagina para você aí discriminação é normal, a gente vai lidando porque depois de uma determinada idade a gente procura apaziguar a situação, descer a capa de chuva, subir a jaqueta, [...], descer a Legging, descer a calça jeans para trocar um absorvente e quando molha que é terrível (Participante 7).

Existem alguns restaurantes que não deixam, como eu falei, mas a gente já sabe os que deixam e os que não deixam, a gente já vai nos certos, né! Problemas... ciclo menstrual, se limpar, tomar um banho. A gente passa 12 horas, 14 horas sem tomar banho. Mas banheiro, usar xixi e cocô, a gente consegue (Participante 1).

[...]. No uso do banheiro, tem que ficar atento a isso, porque você não vai entrar num local e ficar vulnerável a alguém entrar ali e te atacar (Participante 8).

O trabalho de mulheres em condições de precariedade expõe narrativas de risco e violência (Rodrigues; Lucca, 2024). Segundo Soares, Araújo e Pereira (2021) as entregadoras vivenciam um processo de precarização perpassado pelo discurso neoliberal e pelas práticas do trabalho uberizado, agravado pela condição de gênero em uma estrutura patriarcal e capitalista. A exploração é também expressada pelo fato das mulheres serem responsáveis pelo trabalho reprodutivo, ou seja, garantir condições para que os homens exercerem suas atividades laborais e às crianças tornarem-se futura força de trabalho. Com isso, apesar da atividade ser extenuante e arriscada, as mulheres são atraídas pela flexibilidade que permite conciliar família e trabalho, enfrentando a dupla jornada, marcada não apenas pelo desgaste físico, mas também pela exigência do cuidado não remunerado (Soares; Araújo; Pereira, 2021).

Eu tenho filhos que eu monitorava através de câmera, que eu tive que colocar a câmera na minha casa, porque meus filhos são menores. Levantava às 5h para fazer o café da manhã deles e já preparava as minhas refeições. Porque [...] quando a gente quer ter um objetivo, uma renda e dar estabilidade financeira para os filhos, a gente tem que colocar uma pressão psicológica na gente mesma (Participante 7).

A marginalização das entregadoras decorre do preconceito e da moralidade de um sistema patriarcal que restringe a mulher ao espaço do cuidado, da família ou do lar, dessa forma, se opondo à concepção do trabalho como um mecanismo de emancipação feminina. Esse preconceito sofrido pelas mulheres, afasta a sua inclusão a esse tipo de trabalho, rejeitando-as como “trabalhadoras de entrega e como seres humanos” (Soares; Araújo; Pereira, 2021, p. 51634). Quando questionamos as entregadoras se sofreram discriminações durante a realização de suas atividades, elas narraram:

Já, muitas vezes. Muitas, muitas. Principalmente sendo motogirl. Sim, por ser mulher, por causa da profissão mesmo, motogirl. Maltratada que eu quis dizer, a gente é tratado, Deus me perdoe, como rato às vezes, sabe! (Participante 1).

Eu não pego pedido em shopping. E se tiver que ir ao shopping, eu não entro dentro do shopping. Porque eu não quero as pessoas me olhando como se eu fosse um cachorro. [...] Eu não vou passar por esse constrangimento de entrar dentro do shopping e ter as pessoas me olhando de cara feia (Participante 6).

Dos meus próprios colegas, você é sapatão? porque eu estou fazendo aplicativo, eu sou sapatão? um dos mais baixos né! entregadora é puta, não! eu não sou a rapariga que todo mundo vai comer! (Participante 7).

Desse modo, os ataques físicos ou verbais contra entregadoras revelam a concepção de que esses espaços não lhes pertencem, o que se concretiza em diversas formas de assédio, moral e sexual. Também Soares, Araújo e Pereira (2021) destacam o desconforto e a vulnerabilidade em exercer uma atividade em um trabalho majoritariamente masculino, e relatam o documentário *Entregue como uma garota* (2020), no qual as trabalhadoras expressam a insegurança diante da dinâmica dos aplicativos, em que não se sabe para onde são as entregas e nem os destinatários (Soares; Araújo; Pereira, 2021).

Os homens são muito escrotos, e eu preferi fazer os meus amigos nos estabelecimentos, e ter liberdade de ir e vir onde eu sabia que eu poderia usar, porque até nisso a gente passa constrangimento, porque as pessoas nos tratam muito mal, principalmente na temporada da chuva, que a gente tá de capa de chuva com frequência, molha, aí molha dentro do restaurante (Participante 7).

Esse cenário é apresentado por Cheron, Salvagni e Colomby (2022), evidenciam que a discriminação consiste na negação de tratamento compatível a indivíduos ou grupos, geralmente fundada em preconceitos ligados a raça, gênero, orientação sexual, religião entre outros. Historicamente, as mulheres lutam por direitos que já são garantidos aos homens, mas

encontram barreiras como machismo, patriarcalismo e conservadorismo. Nas plataformas digitais, essa lógica se perpetua, não importa a duração da jornada ou as condições para a sua realização, sejam sacrifícios, físicos ou mentais, familiares ou relacionados à dignidade das trabalhadoras (Cheron; Salvagni; Colomby, 2022).

Nessa direção, Bessa (2024) observa que a solidão vivenciada pelas trabalhadoras por aplicativo repercute em diversas dimensões, como por exemplo, segurança e comportamento, pois em um ambiente predominantemente masculino, elas são invisibilizadas. A autora evidencia que é necessário recorrer às discussões da interseccionalidade, que articulam gênero, raça e classe como categorias fundamentais para compreender as desigualdades estruturais que atravessam essas mulheres. Questões como desigualdade de gênero, segurança, assédio, remuneração, acesso a oportunidades e conciliação entre trabalho e vida pessoal configuram desafios persistentes também nessa atividade de trabalho (Bessa, 2024). Nesse sentido, Rios e Sotero (2019) reforçam que desigualdades de classe, gênero e raça não podem ser hierarquizadas, é a interação dessas dimensões que sustentam e mantêm as desigualdades.

Além do que o individualismo próprio do neoliberalismo, afeta tanto mulheres quanto homens, fragiliza a construção de vínculos coletivos e dificulta a consolidação de uma solidariedade profissional. Bessa (2024), descreve que esse cenário acentua a vulnerabilidade das entregadoras, que, diferentemente dos homens, ainda não contam com uma organização coletiva consolidada, o que pode contribuir para a falta de priorização das pautas femininas. Essa realidade evidencia as contradições presentes nas relações de trabalho e “nas disputas de poder presentes nos processos de transformação social” (Bessa, 2024, p. 47).

5.3.3 SOB A LÓGICA DA DESPROTEÇÃO E DO DESRESPEITO: O COTIDIANO DA PRECARIZAÇÃO

Frente a jornadas extensas e péssimas condições, como chuva ou calor intenso, que representam um grave problema, além do que a precariedade repercute também sobre a saúde mental, comprometida pela pressão das metas e pela insegurança vivenciada nas ruas. Esse contexto resulta em dores nas costas, exaustão e dificuldade de manter uma alimentação adequada (Pinto; Guimarães; Engelmann, 2025). Quanto à alimentação, os participantes foram questionados como são realizadas as refeições durante suas atividades de trabalho:

[...] na maioria das vezes eu como frio mesmo, gelado. Porque eu ando com a bolsa térmica, com gelotes, e aí se tiver frio eu como. Só se tiver congelado mesmo, aí eu tenho que dar um jeito de parar em algum lugar para esquentar. [...] Mas mesmo eu estando com comida no baú [...], eu dou preferência em comprar fora. Mas tem dias que a gente não consegue parar para comprar, porque a demanda está muito boa. Se você parar para comprar, vai gastar muito tempo, entendeu? (Participante 1).

Cara, nossa refeição é sempre fora de horário, né? Porque horário de pico mesmo, que é almoço e janta. Não dá tempo de almoçar. A gente almoça logo depois e é lá para as 15 horas [...]. Sim, a gente almoça tipo aqui na praça de alimentação, às vezes no shopping, às vezes em algum ponto que tem aí (Participante 9).

Dias *et al.* (2025) investigaram a Insegurança Alimentar e Nutricional (INSAN) entre entregadores de aplicativos em Governador Valadares – MG e constataram que 58,7% dispõem de menos de uma hora para o almoço, além de apresentarem baixo consumo de frutas e hortaliças, marcador de um padrão alimentar não saudável, importante na prevenção e no tratamento do excesso de peso. Ademais, 55,2% realizam suas refeições nas ruas, nas calçadas, lanchonetes ou sobre a motocicleta. Os autores destacam a estreita relação entre INSAN e trabalho informal, evidenciada pela redução do poder de compra das famílias e pelo aumento do preço dos alimentos, fatores que restringem o acesso a produtos nutricionalmente mais saudáveis. Esse cenário, revela uma contradição, embora em contato constante com alimentos, os(as) entregadores(as) vivenciam diariamente restrições alimentares (Dias *et al.*, 2025). Esse é a realidade narrada pelos participantes desse estudo:

Não, comida não. Era lanche, era pão de queijo, era salgado, era pão, era biscoito, era isso. Minha moto não tinha baú, eu rodava na bag, então era difícil eu levar. eu parava num Carrefour, num negócio, comprava ali e comia. Quando tinha mais dinheiro eu ia, comia um lanche, alguma coisa do tipo (Participante 2).

...normalmente a gente almoça no horário de 15 horas [...]. E lugar onde der, porque a gente nunca sabe pra onde o aplicativo vai estar nos mandando. Então quando eu percebo que é mais final de semana, eu evito até levar dinheiro pra comprar marmitta, eu levo da minha casa, porque eu não sei onde eu vou estar, vai que eu tô num lugar por aí que eu não tenho nem onde comprar e eu tô morrendo de fome, e eu tendo minha marmitta, mesmo comendo fria, mas eu sei que ela tá aqui. Eu paro debaixo de uma árvore, numa parada de ônibus, sei lá, num posto de gasolina, e vou ali, me alimento ali e dali eu continuo trabalhando (Participante 4).

Quanto à saúde das entregadoras-ciclistas, Freitas e Cardoso (2025) destacam a importância de uma alimentação balanceada, devido aos gastos energéticos, entretanto, muitas

vezes não é possível, devido as condições precárias de trabalho, com longas jornadas, entre outros (Freitas; Cardoso, 2025). Alguns entregadores(as) relataram preparar suas refeições, como uma forma de melhorar a sua alimentação:

Levantava às 5h para fazer o café da manhã [...] e já preparava as minhas refeições. Eu sempre andei com fruta, bolo, eu nunca passei fome na rua (Participante 7).

É, eu trago o rango de casa. Trago a marmita no baú. Às vezes esquenta, às vezes não. Ai come fria mesmo (Participante 9).

As pesquisas retratadas por Abílio e Santiago (2024) descrevem que os(as) entregadores(as) trabalham ao longo do dia com uma sensação de fome, pois ficam horas sem se alimentar, além do que tem um baixo consumo de água, alguns relataram não tomar mais que 1 litro de água por dia, principalmente pelo difícil acesso a banheiros. (Abílio; Santiago, 2024). O baixo consumo de água durante a realização das atividades de trabalho foi descrito pelos participantes da pesquisa:

Restaurante eu nunca pedi, não. Porque eu sei que era negado. Era difícil usar o banheiro e você não consegue parar para beber água. [...] se chegava a um litro era muito (Participante 2).

É difícil. Mas eu bebo [...] pouca água. [...] por conta da correria. Não é por conta do banheiro, é por conta da correria mesmo. Quando você tá fazendo outro trabalho de iFood, você tem que procurar um lugar público onde você tenha acesso mais rápido pra você poder usar, um mercado, você encontra no meio do caminho (Participante 3).

Com isso, Siqueira *et al.* (2025), destacam que a pressão de tempo no trabalho é o maior preditor isolado do estresse. E que as longas jornadas, a escassez de tempo para descanso e alimentação, bem como a ausência de banheiros disponíveis, configuram condições que podem produzir sérios agravos à saúde (Salvagnia; Veronese; Figaro, 2025). Alguns entregadores(as) descrevem as repercussões à saúde devido à baixa ingestão hídrica durante o trabalho:

[...] eu até passei mal esses dias de rim. Fui ao hospital e tive que pagar uns exames porque o público é precário. E eu estava bebendo cerca de 2 litros de água nessas 10 horas de trabalho. E eu achei que eu estava bebendo uma água legal e eu vi que não estava (Participante 5).

Cara, é bem pouco, viu? É pouco mesmo. Sim, porque tem que estar indo ao banheiro toda hora, né? E aí, quando a gente está entrega, não dá para parar no horário de pico. Tem muita demanda [...] e não dá para ficar indo ao banheiro. E a gente bebe muita

pouca água. No calor a gente percebe, quando a gente vai fazer essa necessidade, a gente percebe pela coloração da urina que sai bem amarelada, né! (Participante 9).

Além do que, Abílio e Santiago (2024) ressaltam que os resultados da degradação do trabalho por aplicativo, caracterizado por alto risco, insalubre e sem proteção social, que geram desgastes, acidentes e adoecimentos, não recaem somente sobre os(as) entregadores(as), mas sobre toda a sociedade, pois é no Sistema Único de Saúde (SUS) que os trabalhadores(as) são assistidos(as). Em muitos hospitais públicos, os Centros de Trauma, registram uma alta ocupação de leitos por motofretistas acidentados durante a realização de suas atividades de trabalho. Além de todo o custo que incide para as famílias, já em situação de vulnerabilidade, que enfrentam dificuldades frente a um acidente de trabalho, que nem sempre é reconhecido como tal. Os participantes quanto questionados(as) se tinham plano de saúde ou se usavam o Sistema Único de Saúde (SUS) em caso de acidente e/ou adoecimento, 77% (10) relataram que usam o SUS e 23% (3) estão pagando plano de saúde:

Eu só conto os que eu fui parar no hospital. Sim, todos os oito foram parar no SUS (Participante 2).

Recentemente, tem uns nove meses que eu tô pagando o plano, justamente pra fazer uma cirurgia (Participante 6).

Como evidenciado, é ao SUS que a maioria dos (as) trabalhadores(as) recorrem quando precisam. Desse modo, para se ampliar a integralidade do cuidado à saúde do trabalhador e da trabalhadora, é preciso a efetivação da Rede Nacional de Atenção Integral à Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora - RENASTT. Conforme apontam Dias e Hoefel (2005), o processo de reestruturação produtiva, impõe graves consequências para o trabalho, ao modo de vida e às condições de saúde da população, principalmente dos(as) trabalhadores(as). Esse processo aprofunda o desemprego, a precarização do trabalho e o crescimento do setor informal, resultando na “perda de direitos trabalhistas e previdenciários, historicamente conquistados” (Dias; Hoefel, 2005, p. 820). Além do que, o desemprego estrutural repercute na atuação sindical, e observa-se que as “relações de solidariedade e cooperação”, que são essenciais para a saúde e segurança no trabalho, vêm sendo substituídas por uma “competição predatória” (Dias; Hoefel, 2005, p. 820). Assim, Dias e Hoefel (2005) reforçam que é imprescindível reconhecer o papel central do trabalho na determinação do processo saúde-doença e assegurar

a participação ativa dos(as) trabalhadores(as) na identificação dos fatores de risco no trabalho e de suas repercussões sobre a saúde.

Segundo Salvagnia, Veronese e Figaro (2025), as políticas de saúde voltadas ao trabalho em plataformas precisam atuar sobre os determinantes sociais e reconhecer os(as) trabalhadores(as) como protagonistas dos processos de transformação. Dessa forma, é imprescindível que o campo da Saúde do Trabalhador recupere uma perspectiva coletiva, capaz de orientar políticas públicas que considerem a complexidade do trabalho.

Nessa mesma direção, Vasconcellos *et al.* (2025) ressaltam que os desafios contemporâneos exigem a atualização e o fortalecimento da Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora (PNSTT), de modo a garantir que esta cumpra sua função de transversalizar o campo da saúde do trabalhador em todo o SUS, da atenção básica à alta complexidade. Tal abordagem deve envolver não apenas os acidentes e as doenças, mas também os efeitos biopsicossociais do trabalho. Assim, ampliam-se as possibilidades do SUS ser espaço que favorece a efetivação do direito humano à saúde no trabalho (Vasconcellos *et al.*, 2025).

Frente a esse cenário, é afirmado por Laurell (1982, p. 15) que o processo saúde-doença possui caráter histórico em si mesmo, e não apenas por estar socialmente determinado, mas essa relação se dá por meio de processos que são, ao mesmo tempo, sociais e biológicos. Reconhecendo que o social ocupa posição hierárquica distinta na determinação do processo saúde-doença evidenciando, o caráter social do próprio processo biológico.

Desse modo, Seligmann-Silva (2022) descreve que nas jornadas de trabalho as necessidades fisiológicas básicas, como beber, alimentar-se, urinar, evacuar, respirar adequadamente e dispor de pausas para descanso, devem ser reconhecidas e respeitadas, como exigências do próprio corpo. O desrespeito a essas necessidades se evidencia, através da elevada intensidade do trabalho, submetido à pressão por produtividade, e, pela precariedade e nocividade das condições físicas e químicas do ambiente de trabalho. O descaso às necessidades básicas é visto como um ataque à dignidade (Seligmann-Silva, 2022).

5.4 CATEGORIA 3 - LUTAS, ORGANIZAÇÃO E PERSPECTIVAS: A BUSCA POR RECONHECIMENTO E DIREITO

*Desconfiai do mais trivial,
na aparência singelo.
E examinai, sobretudo, o que parece habitual.
Suplicamos expressamente:
não aceiteis o que é de hábito
como coisa natural.
Pois em tempo de desordem sangrenta,
de confusão organizada,
de arbitrariedade consciente,
de humanidade desumanizada,
nada deve parecer natural.
Nada deve parecer impossível de mudar.
(Bertolt Brecht, 1982)*

Esta categoria aborda a dimensão coletiva e política da vivência dos entregadores e das entregadoras, suas percepções sobre o trabalho por aplicativo e sobre a regulamentação da atividade. A análise das percepções sobre a regulamentação, a previdência social e o papel das associações na defesa dos direitos dos(as) trabalhadores(as), permite evidenciar as suas expectativas, receios e as estratégias de organização e luta diante do trabalho precarizado.

Para Franco, Druck e Seligmann-Silva (2010, p. 240) a precarização repercute profundamente na vida dos trabalhadores e das trabalhadoras dentro e fora do ambiente de trabalho, pois reflete processos de dominação marcados por “insegurança, incerteza, competição, desconfiança, individualismo e pela extração do tempo e da subjetividade”. Processos desenvolvido frente à implementação de normas e legislações que flexibilizam as relações contratuais (Franco; Druck; Seligmann-Silva, 2010).

Além disso, as autoras ressaltam que as resistências coletivas às condições adoecedoras, podem ao mesmo tempo promover conscientização e solidariedade, além de fortalecer o polo da vitalidade (Franco; Druck; Seligmann-Silva, 2010). No entanto, a perda da razão social do trabalho acarreta a perda de seu sentido, o que constitui a base das formas de desgaste mental resultantes da “metamorfose perversa da organização do trabalho”. Funde-se formas de desgaste mental que geram depressões, burnout, além de contribuir para a patogênese de outros transtornos psíquicos e psicossomáticos (Franco; Druck; Seligmann-Silva, 2010, p. 240).

Ademais, frente a esse cenário, para Kuriyama, Geber e Oliveira (2025) a precarização é acentuada diante do ritmo de trabalho intensificado pelo controle algorítmico, pelos sistemas

de avaliação e ranqueamento. Além do que, o discurso de empreendedor disseminado pelas plataformas, mascara práticas antissindicais e reforça o isolamento dos(as) trabalhadores(as), dificultando a organização coletiva. Diante disso, a economia de plataformas exige “reflexão crítica e regulação eficaz” que assegurem os “direitos fundamentais no mundo do trabalho” (Kuriyama; Geber; Oliveira, 2025, p. 6).

5.4.1 O TRABALHO POR APLICATIVO: SOB A ÓTICA DOS ENTREGADORES E DAS ENTREGADORAS

Os autores, Kuriyama, Geber, Oliveira, (2025), destacam que a “competitividade e a lógica do lucro extremo” transformaram o(a) trabalhador(a) em um “empreendedor de si mesmo”, eximindo as empresas de responsabilidades trabalhistas (Kuriyama; Geber; Oliveira, 2025, p. 15). Nesse contexto, os vínculos formais cedem espaço a uma informalidade tecnológica disfarçada de autonomia. Tal modelo de trabalho repercute na dignidade da pessoa humana, princípio fundamental previsto na Constituição Federal de 1988. O discurso de autonomia propagado pelas plataformas diverge da realidade dos(as) entregadores(as), os quais não controlam sua jornada, rendimento ou conduta. E a aparente autonomia, disfarça uma profunda assimetria entre trabalhadores(as) e plataformas. Frente a “ausência de cobertura previdenciária, a insegurança alimentar, a exaustão física e mental e a falta de apoio institucional” submetem os(as) trabalhadores(as) a uma “série de vulnerabilidades” (Kuriyama; Geber; Oliveira, 2025, p. 17).

A empresa fala que somos autônomos, mas ela não dá autonomia nenhuma pra nós, né! Ela que contrata, ela que decide mandar embora, ela que se dita as regras do jeito que ela quer. Então, a gente não tem autonomia pra ninguém. A única autonomia que a gente tem é só pra ligar e desligar o aplicativo. Só essa, né! (Participante 9).

Para os autores, essa classe trabalhadora inserida na economia digital é definida como o “infoproletariado” (Kuriyama; Geber; Oliveira, 2025, p. 11). Nesse sentido Filgueiras e Antunes (2020) destacam que as Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC) configuram-se instrumentos centrais de acumulação no capitalismo contemporâneo. O chamado infoproletariado (ou cibertariado) inclui desde programadores, trabalhadores(as) de call centers e do setor de serviços. Nos dias de hoje, é difícil encontrar atividades de trabalho desvinculadas

da mediação tecnológica, dado a interação e dependência de celulares, computadores e dispositivos digitais na organização do trabalho. No que diz respeito a gestão das plataformas, alcançou diversos ramos e setores, no entanto, as relações são marcadas pela ausência de limites de jornada, renda, saúde e segurança (Filgueiras, Antunes, 2020).

Nesse cenário, tecnologia e capitalismo, intensificam a retirada de direitos trabalhistas e acentuam a precarização das condições de trabalho. Com isso, o trabalho deixa de ser a base da dignidade humana e da vida social, e se resume a um instrumento de geração de valor de mercado e de acumulação de riquezas. Essa realidade contribui para uma sociedade cada vez mais desumanizada, na qual a busca por lucro e eficiência se sobrepõe ao bem-estar e dignidade das pessoas (Kuriyama; Geber; Oliveira, 2025).

Desse modo, Kuriyama, Geber e Oliveira, (2025) evidenciam que o Supremo Tribunal Federal (2012) tem reiterado que a dignidade é violada quando o(a) trabalhador(a) é tratado(a) como objeto, especialmente em práticas associadas à “escravidão moderna”, em que, mesmo sem coerção física, sua autonomia é suprimida (Kuriyama; Geber; Oliveira, 2025). Como também ressaltam Teodoro e Andrade (2020), o modelo contemporâneo de comércio, impulsionado por empresas transnacionais, frequentemente gera postos de trabalho marcados pela exploração e sem padrões de trabalho decente, recorrendo inclusive a formas de “escravidão moderna”. Esse processo produz uma massa de trabalhadores(as) submetidos(as) a ambientes insalubres, com baixos salários e vínculos temporários e precários (Teodoro; Andrade, 2020, p. 255). Bem como evidencia Antunes (2018) que, em pleno século XXI, estamos presenciando o crescimento do novo proletariado de serviços, uma variante global o que se pode denominar “escravidão digital” (Antunes, 2018, p. 35). Nesse sentido um dos participantes fez uma reflexão:

Então a gente vê que essa luta não é uma luta em questão de trabalho. É uma luta de classe. A gente está vendo as classes dominantes dominar [...] e o objetivo deles é trazer com que a classe trabalhadora chegue o mais próximo possível da escravidão. Porque assim aumenta e maximiza o lucro dele. É isso. Não adianta. E eu falo para você, essa plataformização o objetivo é expandir para todo e qualquer trabalhador (Participante 2).

Seligmann-Silva (2022) destaca que a flexibilidade e desregulamentação dos contratos de trabalho constituíram o cerne da mecânica precarizadora que predominou durante a reestruturação produtiva, além do que, argumenta que é na ação integrada desses preceitos que se expõe a “intensificação do trabalho e de seu controle”, da mesma forma a “degradação de ordem ética e moral” (Seligmann-Silva, 2022, p. 466).

Nesse sentido, Antunes (2009, p. 235) afirma que a flexibilização é imposta à força de trabalho para a aceitação de salários mais baixos e em condições degradantes, nesse cenário, intensifica-se a oferta de trabalhos irregulares, precários e sem de garantias. Além do mais, Campos e Tittoni (2025) destacam que a flexibilidade do trabalho, propagandeada pelas plataformas, é uma reivindicação histórica da classe trabalhadora organizada, que foi apropriado pelo capital, porém acrescido de formas de espoliação do trabalho, como a informalidade e a transferência dos custos e riscos do trabalho para os(as) trabalhadores(as). Contudo, essa exposição a longas jornadas de trabalho, tem impactado na saúde física e mental dos(as) trabalhadores(as), “seja pela exposição à tensão do trânsito, seja pela ansiedade das metas autoestabelecidas” (Campos; Tittoni, 2025, p. 32).

Desse modo Franco, Druck e Seligmann-Silva (2010) descrevem que a precarização do trabalho, enquanto construção histórica, pode ser transformada. Do mesmo modo, os acidentes e adoecimentos relacionados ao trabalho são evitáveis. Ações de prevenção, abrangendo suas complexidades, evidencia a necessidade de “civilizar o mundo do trabalho”, incorporando princípios básicos que sejam concretizadas em políticas públicas. Direitos sociais que preservam a vida são inegociáveis, sendo imprescindível resgatar a dignidade do trabalho e sua função social (Franco; Druck; Seligmann-Silva, 2010, p. 244).

o que a gente quer é ser valorizado, ser respeitado, né? Principalmente valorizado, na questão de um ganho mínimo, porque se a gente trabalha pra ganhar o justo, a gente não precisa trabalhar tanto, né, pra poder pagar as contas e sobreviver, né? A gente quer ganhar um valor justo pra gente poder ter um lazer melhor, ter mais dignidade, né? Curtir tempo com a família, curtir com o lazer. Não só trabalhar, trabalhar pra pagar as contas e, no final das contas, nem conseguir pagar as contas, né! (Participante 9).

Além do que, dada a omissão das plataformas quanto à saúde e segurança dos(as) trabalhadores(as), recai sobre o Estado assegurar a continuidade dos sistemas previdenciários e de saúde. O desafio consiste em estabelecer meios que obriguem as plataformas a arcar com os custos sociais, como seguros de saúde e indenizações, garantindo direitos ao trabalhador(a) que não deveriam depender de ações individuais na justiça. Pois muitos(as) trabalhadores(as), em caso de acidente, não recorrem à justiça, seja pela incerteza, pela demora ou pelos altos custos dos processos. Assim, a perda de direitos trabalhistas deixa de ser uma questão individual e configura um problema de saúde pública, demandando soluções coletivas (Salvagnia; Veronese; Figaro, 2025).

Então, assim, a gente sempre tenta buscar alguma coisa pra facilitar a vida do entregador. E a gente se organizar também pra lutar, né! Nosso foco é sempre a luta por melhores condições de trabalho. Trabalho digno (Participante 9).

Observa-se, entretanto, que as plataformas estão preocupadas em reprimir condutas inadequadas de trabalhadores(as) em relação aos clientes, que é uma preocupação legítima, no entanto, não demonstram interesse em proteger os(as) trabalhadores(as) contra os abusos cometidos tanto pelos próprios clientes quanto pelas próprias plataformas. Essa omissão repercute sobre o bem-estar e a saúde física, mental e social dos(as) trabalhadores(as) (Moscon; Carneiro; Gondim, 2022). Nesse sentido, um dos participantes faz uma fala quanto à relação com os estabelecimentos:

O iFood não tinha que fazer só incentivos para os entregadores, dentro da plataforma, tem os cursos de como atender o cliente, um monte de coisa e os estabelecimentos perante o motoqueiro, o entregador, porque somos parceiros não somos os empregados do estabelecimento, mas também a gente precisa de respeito (Participante 7).

Nesse cenário, os entregadores, encontram-se marginalizados não apenas pela discriminação associada à profissão, mas também por serem vítimas da manutenção de uma estrutura de poder opressiva, sustentada pela omissão das empresas e do Estado diante de seus direitos fundamentais (Soares; Araújo; Pereira, 2021). Quanto às perspectivas de futuro, estas se revelam desalentadoras. Rodrigues e Lucca (2024) mostram que os(as) trabalhadores(as) esperam da vida é não morrer. Com isso, quando não há capacidade de sonhar, não há futuros, resta apenas a sobrevivência (Rodrigues; Lucca, 2024). Um dos participantes evidencia que o

trabalho por aplicativo, acaba com os sonhos dos(as) entregadores(as), pois não lhe restam tempo e nem saúde para se dedicar a outras atividades:

Só a gente entregando a saúde, entregando nosso tempo, nossos sonhos, porque a maioria dos motoboys entregadores tem sonhos. [...], mas trabalhando pra essas empresas de aplicativo a gente acaba matando o nosso sonho, né! Deixa de estudar, [...] porque você vê as empresas de aplicativo aí fazendo um monte de coisa pra estudar e tudo, mas, pô, a realidade é que, pô, eles não dão condições pra gente estudar, porque se eles pagam um valor justo pra gente, a gente não precisa trabalhar tanto, a gente vai ter tempo pra estudar. [...]. Eles até dão incentivo, ah, 50 reais pra você estudar, mas, pô, o cara se mata de trabalhar e se tira, às vezes, um tempinho pra estudar, a cabeça do cara não tá nem preparada pra isso, pra focar no estudo (Participante 9).

Seligmann-Silva (2022) lembra que, em períodos anteriores, os coletivos solidários de trabalhadores se organizavam em torno de uma ética das “regras do ofício”, pautada pelo respeito à dignidade e pela incorporação de saberes de proteção “à segurança, da saúde e da vida de todos” (Seligmann-Silva, 2022 p. 467). Nesse cenário, a construção de uma agenda comum é essencial para enfrentamento de estratégias de desqualificação e desmonte das práticas democráticas. E com isso, as lutas antirracistas, feministas, de acesso à terra e à moradia podem intensificar-se de modo articulado diante do cenário econômico e político (Cheron; Salvagni; Colomby, 2022).

Nesse contexto de lutas por condições de trabalho mais dignas e justas, coletivos como o Feme_Express, o Señoritas Courier, o Puma Entregas e o TransEntrega, formados e administrados por mulheres e pessoas LGBTQIA+, se organizaram como resposta às dificuldades de inserção no mercado de trabalho e a rotina marcada por violências e assédio. Desse modo, é relevante analisar como a luta da classe trabalhadora no Brasil se articula com outros movimentos sociais organizados (étnico-raciais, de gênero e de classe), reivindicando direitos, assegurando formas de vida e de trabalho com dignidade e afirmando modos de existência ético-políticos (Guimarães Junior; Carrara; Rocha, 2022).

5.4.2 ESTRATÉGIAS DE ORGANIZAÇÃO E A BUSCA POR DIREITOS

A lógica do capitalismo gera conflitos estruturais entre capital e trabalho. Dessa tensão surge a necessidade de mobilização em defesa dos interesses dos(as) trabalhadores(as), por meio de partidos, sindicatos e outras formas organizativas. Contudo, a luta operária também se expressa em iniciativas espontâneas da práxis, frequentemente pouco institucionalizadas e com poucos membros, mas que, pela sua capilaridade, exercem papel relevante na resistência cotidiana (Zamora, 2024).

Segundo Braverman (1977) sob a aparente adaptação dos trabalhadores às formas degradadas de trabalho persiste uma noção de resistência, que ressurgue sempre que as condições de trabalho se intensificam e ultrapassam os limites físicos e mentais da classe trabalhadora. Essa tensão se renova em gerações sucessivas, manifestando repulsa de contingentes de trabalhadores em relação ao seu trabalho, e aparece de forma recorrente como um “problema social que exige solução” (Braverman, 1977, p. 133). Desse modo, as resistências no mundo do trabalho se materializam em greves, paralisações e manifestações, na criação de associações, sindicatos, cooperativas e outras formas de organização política (Guimarães Junior; Carrara; Rocha, 2022).

Nesse sentido, sobre a participação em associações, observa-se que a maioria das pessoas participantes estão vinculadas a alguma associação, fato que deve ser considerado é que o ponto de partida das entrevistas foi pré-estabelecido a partir das lideranças dos(as) entregadores(as) por aplicativo. Dessa forma, entre os(as) entrevistados(as), 46% (6) integram a ATAM-DF, 30% (4) participam da AMAE-DF e 23% (3) não estavam vinculados(as) a nenhuma associação no momento da pesquisa. Contudo, um deles manifestou interesse em participar, destacando em sua fala: “Porque se acidentar, tem um apoio, né? Sim. Aí eu pretendo me inscrever lá e fazer parte (participante 12)”. Além disso, um dos participantes falou sobre a criação da Associação de Entregadores Profissionais Autônomos de Brasília (AMAE-DF):

A gente fundou a associação pra lutar por melhores condições de trabalho. E oferecer, a gente... Não tem muita força pra fazer mais, né? Pelos trabalhadores, pra organizar mais, porque todos nós que é da diretoria da associação é trabalhador por aplicativo, e acaba que a gente não tem muito tempo pra correr mais atrás de outras coisas, né? Mas sempre que a gente pode, a gente faz uma parceria aqui, outra ali (Participante 9).

As mobilizações dos(as) entregadores(as) evidenciam a crescente conscientização sobre suas condições de trabalho e a busca para mudá-las, através de organizações coletivas e paralisações, como as iniciadas em 2020, que reivindicaram melhores condições e direitos mínimos para a categoria (Santos, 2023). O Breque dos Apps, evidenciou os principais problemas enfrentados pela categoria: demandas básicas, como acesso a água potável, banheiros e locais para carregar celulares. Quanto à questão econômica, reivindicavam melhor valor do frete, aumento da taxa mínima por corrida e ticket-alimentação. Sobre a gestão da plataforma pediam o fim de bloqueios indevidos, do sistema de pontuação, das avaliações unilaterais e maior transparência nos processos; além de pautas sobre a segurança no trabalho, incluindo seguro de vida, contra acidentes e roubos. E diante do contexto da pandemia de COVID-19, exigiram que as empresas fornecessem meios de proteção, evitando que esses custos recaíssem sobre os próprios trabalhadores. Em resumo, as reivindicações eram comuns das diversas categorias, como salário digno, transparência e segurança mínima no trabalho, no entanto, apresentava demandas básicas que já tinham sido superadas pela maioria da classe trabalhadora, como o acesso a água potável e banheiros (Cardoso; Artur; Oliveira, 2020).

Já me senti super herói [...] na pandemia, quando todo mundo não podia trabalhar, que estava todo mundo preocupado, né? Aquilo acontecendo uma morte atrás da outra. E eu estava carregando aí remédio, alimento, tudo, a gente nunca parou, né? E os motociclistas nessa época aí, os motoboy, eles estavam tecidos como heróis. Aí agora que o povo começou a voltar até a vida normal, a gente começou a ser esquecido (Participante 5).

Os Breques dos APPs, para Festi, Lapa e Carvalho (2023) foi a representação do auge de um processo de mobilizações localizadas de entregadores(as), que alcançou projeção nacional. Organizadas principalmente por meio de redes sociais, como WhatsApp e Instagram. Nas pesquisas de Festi, Lapa e Carvalho (2023), realizadas nas manifestações de 2020, quanto à regulamentação, em meio às divergências, a maioria dos entrevistados manifestou preferência por uma legislação trabalhista específica, distinta da CLT. Nesse contexto, os participantes da nossa pesquisa foram questionados, quanto às suas percepções sobre a regulamentação do trabalho por aplicativo, um deles descreveu:

Ninguém quer ser regularizado em aplicativo, na verdade. Porque assim se a gente quisesse trabalhar na CLT a gente arrumava qualquer outro serviço, a gente já opina em trabalhar de motoboy porque é uma coisa que a gente trabalha e não tem que estar

dando explicação pra patrão, pra isso, pra aquilo. Eu sou a favor sim... de a gente chegar e pagar o imposto de alguma forma e tivesse direitos como se fosse um CLT, mas são coisas totalmente diferentes (Participante 4).

Ainda assim, quando questionados por Festi, Lapa e Carvalho (2023) sobre os direitos trabalhistas que gostariam de ver assegurados por uma legislação específica, os(as) entregadores(as) mencionaram justamente aqueles já garantidos pela CLT, como férias, descanso semanal remunerado e licenças. Para Rodrigues, Moreira e Lucca (2021) a precarização e a vulnerabilidade social produzem “desvalorização simbólica”, marcada pela “corrosão dos sistemas de valores, da autoimagem” e das formas de inserção social, o que resulta no enfraquecimento do tecido social, da “construção simbólica e das identidades individuais e coletivas” (Rodrigues; Moreira; Lucca, 2021, p. 9). Nesse contexto, um dos participantes da nossa pesquisa discorreu sobre essa narrativa:

Então, eu sou meio que dividido nisso. Quando me perguntam sobre isso, eu falo que eu não quero regulamentar. Mas quando me perguntam se eu queria uma folga, se eu queria umas férias renumeradas para me tirar as férias e ter meu dinheiro, tudo isso eu queria. Mas isso é dentro da regulamentação que, por outro lado, eu já não quero. Eu sou muito dividido nesse assunto. Eu acho que teria que ter um estudo bem bacana para ficar bem legal (participante 5).

Ademais, entrevistas realizadas em 2021 por Festi, Lapa e Carvalho (2023) revelaram uma mudança das percepções dos(as) entregadores(as) para uma posição mais crítica e voltada à defesa dos direitos trabalhistas, movimento ocasionado possivelmente pelas lutas com o Breques dos APPs. Além disso, pesquisas posteriores de Festi *et al.* (2025) apontam que 55,4% dos participantes afirmam acompanhar as discussões sobre a regulamentação do trabalho. Em contraste, 31,92% reconhecem ter conhecimento sobre o tema, mas não acompanham os debates, enquanto 10,33% declaram desconhecê-los. Observar-se é que não existe um consenso sobre a questão da regulamentação do trabalho por aplicativo entre os(as) trabalhadores(as), ainda evidenciam muitas dúvidas sobre esse o tema:

Depende. Eu ainda não tô muito por dentro de quais são as regras da regulamentação. Eu acho que algumas coisas são benefícios, né? E outras tem que ser avaliadas pra ver se realmente vale a pena. acho que ainda tem que ser estudado e ver direitinho. Pra ver os direitos pros... E os deveres também, né? Mas o que eu digo assim, pra direitos trabalhistas que não tem agora, né? Eu acho que toda regulamentação, ela tem os benefícios, os desbenefícios que a gente às vezes acaba colocando na balança (Participante 8).

Eu sou a favor, desde que seja favorável aos trabalhadores de aplicativos, desde que seja uma coisa benéfica pra gente, né? Não adianta fazer uma regulamentação onde a

gente sabe que o lobby das empresas de aplicativo é muito grande lá no Congresso, na Câmara, e pode sair uma coisa pior do que a gente imagina, né? Por isso que a gente é a favor, mas a gente é receosa por conta disso, né? A gente tem medo de sair uma coisa mais favorável ainda para as empresas de aplicativo e a gente ficar numa situação pior ainda, né? Sem mais direito (Participante 9).

Então, tem que ver como é que esse negócio vai funcionar, né? Nossa, então é uma questão bem complexa, né? E, tipo, [...] querendo ou não, vai ter direitos e vai ter deveres também. É uma questão muito complicada, tem muito entregador. Se fosse ficar todo mundo, eu não sei se o iFood ia conseguir, né? Pagar os direitos de todo mundo, complicado, né? Se for ver uma questão assim, todos os entregadores do Brasil, no caso, é muita gente, né? (Participante 13).

Segundo Festi *et al.* (2025) as percepções dos(as) trabalhadores(as) devem ser consideradas de forma ampliada. A precariedade de suas condições gera dúvidas quanto ao direcionamento das demandas político-sindicais, que, nas paralisações de 2020, foram dirigidas tanto às plataformas quanto ao Estado. A recusa das empresas em reconhecer o vínculo trabalhista tem ampliado a pressão sobre os poderes públicos em diferentes esferas (Festi *et al.*, 2025). Com isso, para Salvagnia, Veronese e Figaro (2025) é urgente aplicar a legislação trabalhista ou implementar políticas efetivas de regulamentação, visto que a ausência de garantias protetivas compromete a saúde física e mental dos(as) trabalhadores(as). Para os autores, a luta pela saúde no trabalho constitui um caminho de amparo, liberdade e emancipação. Nesse sentido, Salvagnia, Veronese e Figaro (2025, p. 6) destacam que a conciliação entre “saúde, trabalho e direitos” é condição essencial para assegurar proteção frente às imposições do mercado.

Desde o primeiro Breque dos Apps, ocorrido em 2020, a categoria realizou outras paralisações, como as mobilizações de 2021 e o Breque de 2023. Em 2025, nos dias 31 de março e 1º de abril, entregadores e entregadoras brecaram suas atividades em diversas cidades brasileiras. Importante destacar que o dia escolhido para realização das manifestações, o 1º de abril, dia da mentira, foi para evidenciar como os(as) trabalhadores(as) têm se sentido frente às plataformas, como destaca um trabalhador à reportagem: “as mentiras que tanto são deflagradas por essas empresas de aplicativos que lucram milhões em cima do nosso suor. Eles mentem que atenderam a nossas demandas” (Boehm; Peduzzi; Abdala, 2025).

Em São Paulo, aproximadamente dois mil trabalhadores(as) realizaram um protesto até a sede do iFood, em Osasco. Embora representantes da categoria tenham sido ouvidos, suas reivindicações não foram atendidas. Entre as demandas, exigiam uma taxa mínima de R\$ 10,00

por entrega, o acréscimo de R\$ 2,50 por quilômetro rodado e a limitação do raio de atuação dos ciclistas a três quilômetros. Diante da negativa às suas solicitações, no segundo dia de paralisação, os(as) entregadores(as) bloquearam a saída de refeições em diversos restaurantes e shoppings da região metropolitana de São Paulo (Gonsales, 2025).

Apesar das incertezas em relação ao futuro, mesmo submetidos a lógica neoliberal, os(as) trabalhadores(as) demonstram “resistência psíquica”, mantendo uma força interior que impede a dominação total da visão imediatista do “aqui e agora” (Festi *et al.*, 2025, p. 22). Nesse sentido, alguns relatos dos participantes evidenciam que a regulamentação pode ser um caminho para mudanças desse cenário:

Eu acho ótimo. Só em você ter uma pequena estabilidade, já... Só em você ter uma estabilidade, a sua mentalidade, sua mente, sua cabeça, já fica aliviada, entendeu? (Participante 1).

O que a gente procura o que na CLT? Um conforto. Justamente por causa disso, a gente quer o nosso direito. Porque na CLT a gente paga o INSS, tudo bonitinho, pra gente se resguardar caso aconteça algum acidente. A regulamentação vai meio que obrigar a ter isso. A gente ter, pagar um seguro apropriado [...]. Não que quem não pague não tenha direito. Eu sei que tem, né? Todo mundo tem um direito aí. Eu só não sei quem procurar. Mas eu sei que a gente tem um direito aí (Participante 6).

Hoje eu sou totalmente a favor, pra colocar limite na bagunça que virou aplicativo, no começo não era não, mas conforme foi bagunçando muito e entrando pessoas de qualquer jeito, que comprava uma moto e já virava entregador, o aplicativo virou uma bagunça e é por isso que eu acho que a regulamentação vai colocar alguns parâmetros importantes dentro da plataforma (Participante 7).

Eu acho que a pessoa tem que ter todos os direitos dela, né? Por mais que seja autônoma essas coisas, tem que ter o direito ali (Participante 12).

Desse modo, fica evidente que a ideologia neoliberal produz trabalhadores(as) socialmente desprotegidos, submetidos a antigas e novas formas de exploração, autogeridas pela “cadência algorítmica das relações uberizadas” e legitimadas na figura do “sujeito empreendedor”, que é responsável por todos os custos e riscos da profissão. Nesse contexto, o discurso do empreendedorismo mascara e gera intensas formas de exploração e alienação, enquanto se intensificam os esforços pela regulação jurídica, para o reconhecimento de trabalhadores(as), e não “parceiros” das plataformas digitais (Guimarães Junior; Carrara; Rocha, 2022, p. 845).

Quanto as pautas a serem discutidas pela categoria e o Governo Federal, no âmbito da regulamentação do trabalho por plataforma. Os respondentes das pesquisas de Festi *et al.* (2025, p. 17) escolheram com mais frequência as opções: “Segurança” (58,33%), “Condições de trabalho” (54,55%), “Seguridade social” (48,48%), “Remuneração” (46,59%). Segundo esses resultados, é interessante observar que a pauta da seguridade social, onde se insere a questão da contribuição previdenciária, obteve uma porcentagem maior do que a própria remuneração, demonstrando dessa forma que há uma preocupação com o futuro, demonstrando a compreensão de uma vida sujeita a muitos riscos. Uma inquietação quanto à possibilidade de contribuir para receber uma aposentadoria, um benefício em caso de incapacidade permanente ou temporária, ou pensão por morte. Quanto a contribuição com a previdência social, dos participantes dessa pesquisa, destacaram que 54% (7) são cadastrados como Microempreendedor Individual (MEI), 23% (3) tem vínculo empregatício - a carteira de trabalho assinada, e 23% (3) não contribui com a previdência social. Alguns dos participantes destacaram:

Não. Em tempo de moto ou carro eu nunca contribuí. Não tem como contribuir. Eu contribuía, ou eu comia. Então, melhor eu comer (Participante 2).

Eu tenho um vínculo formal. Microempreendedor individual (Participante 5).

Sim, sempre contribuí [...] se tem uma coisa que eu tenho muita preocupação é com a minha vida, né! Então, a estabilidade, entre aspas, é necessária, porque eu tenho filhos menores, né! [...] o MEI para trazer essa segurança, caso ocorresse alguma situação (Participante 7).

Já fui fichado em outras empresas. [...] nessa Girafa, eu trabalhei dez anos. E depois fui trabalhar nas outras. Agora sou MEI (Participante 11).

Constata-se que o modelo de gestão das plataformas de entrega se favorece da exploração e desproteção dos(as) trabalhadores(as). Nesse cenário, as lutas por regulamentação, organização coletiva e conscientização da sociedade civil tornam-se estratégias fundamentais para enfrentar a lógica da superexploração e da precarização do trabalho (Soares; Vieira; Faria, 2023). Nessa perspectiva, a fala dos participantes evidencia a necessidade de uma regulamentação:

E a questão da regulamentação também seria esse alcance desses direitos, né! Quando a gente fala dessa aposentadoria, desse direito a esse lazer remunerado, esse descanso semanal remunerado. Que é direito do trabalhador” (Participante 9).

Então, assim, eu não tenho essa esperança, não, de que vá sair algo um dia que venha beneficiar. Mas é preciso regulamentar! É preciso regulamentar! (Participante 2).

Em relação ao Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024, que foi resultado da mesa do grupo de trabalho criado pelo governo federal, instituído pelo Decreto nº 11.513/2023, buscava regulamentar a atividade dos motoristas de transporte individual por aplicativo mediante a criação da categoria de “autônomos por plataforma” (Câmara dos Deputados, 2024c). Segundo Menezes, Siqueira e Nascimento (2025), a proposta tinha como objetivo reconhecer a flexibilidade da atividade, mas sem estabelecer vínculo empregatício. Contudo, os autores evidenciam que suas disposições são insuficientes para conter os riscos à saúde mental dos(as) trabalhadores(as), além de apresentarem lacunas que perpetuam a precarização laboral. Ao sugerir a limitação da jornada a 12 horas diárias e a remuneração por hora trabalhada, o projeto acaba por reforçar condições de trabalho instáveis e incertas, favorecendo o agravamento de “transtornos mentais como ansiedade, depressão e burnout, o que compromete o propósito da regulamentação (Menezes; Siqueira; Nascimento, 2025). Além do mais, Albuquerque (2024) destaca que, se o projeto fosse aprovado da forma que está, abriria margem para uma separação indefinida dos trabalhadores de suas categorias reais, visando reduzir os direitos trabalhistas, que encareceria o custo da mão-de-obra e levaria à precarização do trabalho (Albuquerque, 2024).

Do mesmo modo, Porto e Araújo (2024) acrescentam que o projeto foi amplamente rejeitado por trabalhadores(as) e por especialistas, resultando na retirada da urgência constitucional. Observa-se que mesmo em um cenário político, conduzido pelo Partido dos Trabalhadores, não houve uma proposta favorável à classe trabalhadora.

Destacam ainda, que o projeto contraria o paradigma do trabalho decente, uma vez que o grupo responsável pela sua elaboração excluiu as associações profissionais. Além disso, é expresso no projeto uma orientação a favor do capital, pois não reconhece a relação de emprego, mesmo possibilitando formas de controle algorítmico severo sobre os(as) trabalhadores(as), conforme apresenta no art. 5º. Nesse sentido, permitir tal controle sem assegurar direitos básicos previstos na legislação trabalhista configura afronta aos “princípios essenciais” que devem reger as relações de trabalho em uma “sociedade democrática e justa” (Porto; Araújo, 2024). Um dos participantes se manifestou sobre essas discussões:

Aquilo ali é uma palhaçada, né? Um circo. [...] o governo está vendendo a cabeça do trabalhador para continuar no governo. Eu acho que era a melhor opção, mas o que foi feito ali foi realmente um circo. Montaram um grupo de trabalho que não funcionou, se renderam as empresas, saiu de acordo com o que a empresa queria. Não tiveram a coragem de enquadrar as empresas, de falar que os trabalhadores iam ser celetistas, nem de fazer uma relação, mesmo que fosse na área cível, mas que responsabilizasse a empresa pela saúde e segurança do trabalhador (Participante 2).

Além disso, existem outros projetos que estão em análise na Câmara dos Deputados, como o Projeto de Lei nº 2479/2025, que regulamenta os serviços de entregadores por plataformas digitais e mototaxistas. A proposta estabelece um valor mínimo de remuneração por entrega, estabelece regras de transparência e cria obrigação de seguro de acidente (Câmara dos Deputados, 2025a). O projeto incorpora reivindicações centrais da categoria, busca estabelecer um patamar mínimo de renda, embora seja uma resposta pontual, tem o potencial de se estruturar a longo prazo (Machado, 2025). O Projeto de Lei nº 2479/2025 busca materializar algumas reivindicações dos(as) trabalhadores(as), para que eles(as) sejam os protagonistas dessas discussões:

A gente ser ouvido [...] isso é o principal. A nossa voz tem que ser ouvida (Participante 9).

Entretanto, também está em discussão o Projeto de Lei nº 152/2025, que propõe regular o serviço de motoristas e de entregadores por plataformas digitais (Câmara dos Deputados, 2025b). Segundo o Relatório Fairwork Brasil (2025), esse projeto tem a intensão de substituir o PL nº 12/2024, o texto enquadra os(as) trabalhadores(as) como autônomos, mas não garante remuneração mínima e nem direito básico à negociação coletiva. Em consonância o professor Sidney Machado da Universidade Federal do Paraná - UFPR, argumenta que o PL nº 152/2025 é construído para atender os interesses das empresas plataformas, desse modo, ignora as pautas da categoria e mantém a exploração sem garantias mínimas (Clínica Direito do Trabalho, 2025).

O Relatório Fairwork Brasil (2025), faz uma avaliação em plataformas digitais quando a garantia de condições justas de trabalho, avaliando cinco princípios: remuneração, condições de trabalho, contratos, gestão e representação. O resultado desse relatório apontou que somente duas das dez plataformas analisadas (InDrive e Superprof) receberam 1 ponto (cada) quanto ao pagamento justo, as outras plataformas avaliadas (99, Americanas-Ame Flash, iFood, Lalamove, Loggi, Parafuzo, Rappi, Uber) nenhuma pontuou em nenhum dos princípios. Os

resultados demonstram a ausência do trabalho decente nas plataformas digitais, um cenário marcado por contratos precários, baixo rendimento, falta de transparência, altos riscos e contrariedade em relação à organização coletiva, pois não há reconhecimento da representatividade dessas categorias por parte das empresas. Tais condições ampliam a vulnerabilidade dos(as) trabalhadores(as) frente a ausência de responsabilidade das plataformas (Fairwork, 2025).

Frente a esse panorama, constata-se que as longas jornadas de trabalho estão diretamente associadas ao aumento de doenças físicas e mentais, bem como à maior incidência de acidentes relacionadas ao trabalho (Silveira, 2025). Diante disso, torna-se imprescindível determinar limites à jornada de trabalho. Dessa forma, o direito à desconexão e a aplicação efetiva de normas jurídicas que restrinjam o tempo de trabalho configuram-se como medidas fundamentais para a “proteção da saúde e segurança dos(as) trabalhadores(as)” (Silveira, 2025, p. 13). Com isso é urgente uma regulamentação que assegure condições mínimas de trabalho digno (Kuriyama; Geber; Oliveira, 2025, p. 17).

Além do que como evidenciam Guimarães Junior, Carrara e Rocha (2022), os recursos tecnológicos apresentam uma natureza contraditória, uma vez que funcionam como dispositivos de controle, regulando corpos, tempos e movimentos da classe trabalhadora, também podem possibilitar formas de articulação e cooperação voltadas à resistência. Assim, a tecnologia se configura como instrumento de dominação e como um potencial meio de enfrentamento à lógica de exploração do trabalho por plataformas digitais (Guimarães Junior; Carrara; Rocha, 2022).

Ademais, é importante ressaltar, que mesmo diante o controle laboral exercido pelas plataformas não significa ausência de resistência, como afirma Zamora (2024). O autor destaca que as mobilizações de caráter massivo, como o Breque dos Apps, resultam também da atuação de pequenas organizações, que, articuladas entre si, podem se tornar instrumentos relevantes para a “construção coletiva de uma transformação social” (Zamora, 2024, p. 81).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É!

A gente quer viver pleno direito

A gente quer viver todo respeito

A gente quer viver uma nação

A gente quer é ser um cidadão

(É, Gonzaguinha, 1988)

Esta pesquisa teve como objetivo analisar como as condições de trabalho por plataformas digitais repercutem na vida e saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo no Distrito Federal (DF).

A investigação das condições de trabalho, das formas de organização e gestão do trabalho de entrega por aplicativo digitais no DF, revelou-se atual e necessária, uma vez que evidencia como as novas formas de gestão e organização do trabalho nas plataformas digitais refletem diretamente no processo saúde-doença da classe trabalhadora.

Entre os principais achados, destaca-se que, com o intuito de maximizar os lucros, as empresas transferem aos trabalhadores e as trabalhadoras a responsabilidade pela manutenção das atividades e pelos riscos inerentes ao trabalho, incluindo os custos relacionados à saúde e à segurança. Apesar do discurso de autonomia, os(as) entregadores(as) não possuem poder de decisão sobre suas atividades de trabalho, não podem definir o preço da corrida, negociar diretamente com clientes ou recusar entregas, sem o risco de sofrer punições e/ou bloqueios.

Além disso, como não há garantia de um rendimento mínimo, os (as) trabalhadores(as) submetem-se a excessivas jornadas de trabalho, com isso, o trabalho por aplicativo não se configura como empreendedorismo, mas como uma estratégia de sobrevivência diante da falta de alternativas. Soma-se a isso a profunda assimetria de poder e de acesso à informação entre trabalhadores(as) e empresas, uma vez que a gestão algorítmica impõe regras e critérios de controle sem transparência. Esse contexto evidencia que as plataformas priorizam a lógica do lucro em detrimento da dignidade humana.

Os resultados apontam para uma situação de grande vulnerabilidade dos(as) entregadores(as). Quanto ao perfil dos participantes a maioria são homens 62%, casados, com idade média de 38 anos, com ensino médio completo, que residem nas cidades satélites de

Brasília, além do que, 69% trabalham por aplicativo de entrega a mais de 4 anos; e 46% tem no trabalho por aplicativo a principal ou única fonte de renda.

Ademais, os(as) entregadores(as) são expostos a intensas jornadas laborais, que somadas aos riscos e perigos do trabalho sobre duas rodas, sem suporte da empresa plataforma e sem direitos trabalhistas e previdenciários assegurados, resultam em processo de desgaste que se manifestam na saúde desses(as) trabalhadores(as), e produz adoecimentos e acidentes, expressando a lógica de precarização que sustenta o processo de trabalho por plataformas digitais.

Sobre a regulamentação do trabalho por aplicativo é evidenciado que não existe um consenso entre os(as) trabalhadores(as), ainda há muitas dúvidas e incertezas nas discussões dessa temática. Contudo, frente à omissão das plataformas em garantir saúde e segurança aos trabalhadores e às trabalhadoras, cabe ao estado exigir que sejam implementadas condições dignas de trabalho à classe trabalhadora.

Dessa forma, como afirmam, Salvagnia, Veronese e Figaro (2025) é urgente a aplicação da legislação trabalhista ou a implementação de políticas efetivas de regulamentação, visto que a ausência de garantias protetivas compromete a saúde física e mental dos(as) trabalhadores(as). Pois a luta pela saúde no trabalho constitui um caminho de amparo, liberdade e emancipação.

Além do que deve ser garantido que voz dos trabalhadores e das trabalhadoras sejam ouvidas durante todo o processo. As formas de organização coletiva demonstram a resistência dos(as) trabalhadores(as) se contrapondo e esse cenário de precarização e de exploração da sua força de trabalho. Evidenciando um processo histórico, que a conquista de direitos sociais e trabalhistas só ocorreram a partir de mobilização, luta e união dos(as) trabalhadores(as).

Observar-se que a tecnologia também é usada pelos(as) trabalhadores(as) para confrontar às condições de trabalho das plataformas digitais, sendo utilizada como uma ferramenta para mobilização das lutas da categoria.

Desse modo, os achados dessa pesquisa demonstram como se efetiva o controle e a subordinação do trabalho dos(as) entregadores(as), e que os principais resultados apontam para graves repercussões à vida e a saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras de entrega por aplicativo no DF.

No que se refere às contribuições desta pesquisa, considera-se que ela se constituiu como um espaço de reflexão e construção interdisciplinar, colaborando para o debate em torno de

uma questão urgente e abrangente, mas ainda pouco explorada na sociedade brasileira, o trabalho como determinante do processo saúde-doença.

Do ponto de vista teórico, uma das principais contribuições reside em reforçar a perspectiva de Laurell e Noriega (1989), os quais destacam que os processos de produção de saúde e doença são de natureza sócio-histórica, vinculando o adoecimento e a morte dos(as) trabalhadores(as) às condições de vida e de trabalho em contextos macro e microsociais.

Os achados desta investigação evidenciam como a vulnerabilidade dos(as) entregadores(as) por aplicativo está diretamente associada à precariedade estrutural que os(as) envolve, à insuficiência de mecanismos de proteção social e às violações de direitos fundamentais. Nessa lógica, os processos de desgaste coletivo não podem ser reduzidos a explicações centradas em fatores individuais de ordem biológica ou psicológica, mas devem ser compreendidos e determinadas a partir das condições sociais concretas de vida e trabalho.

Corroborando com Laurell (1982), reafirma-se que o processo saúde-doença não é apenas socialmente determinado, mas constitui-se ele próprio como um processo histórico no qual dimensões sociais e biológicas se entrelaçam, sendo o social hierarquicamente determinante. Portanto, saúde e doença, não aparecem como fenômenos dissociados, mas como momentos distintos de um mesmo processo.

Dessa forma, a pesquisa contribui teoricamente para compreender os adoecimentos e acidentes dos(as) entregadores(as) por aplicativo como expressões de determinações sociais, além do que, apresenta uma análise do contexto contemporâneo do trabalho por plataforma, destacando sua relevância para o campo da Saúde Coletiva e, em especial, para a área da Saúde do Trabalhador.

Além do mais, essa pesquisa fornece subsídios para a formulação de políticas públicas voltadas a prevenção, a proteção e promoção à saúde dos trabalhadores e das trabalhadoras por aplicativo. Uma vez que demonstra como os processos de gestão e organização do trabalho por plataforma digital repercute na vida e na saúde dos entregadores e das entregadoras por aplicativo no DF.

Os resultados da pesquisa apontam para a relevância política atual dos(as) trabalhadores(as) por aplicativo. Os debates ocorridos durante a tramitações dos Projetos de Lei evidenciam o protagonismo dessa categoria profissional e colocam em pauta discussões sociais,

jurídicas e políticas, que demonstram a complexidade do tema e das relações sociais em jogo no processo de plataformização das relações de trabalho.

Ademais, as entrevistas deram visibilidade às falas dos trabalhadores e das trabalhadoras, com isso, essa dissertação é um espaço de denúncia das condições de trabalho e das violências vivenciadas no cotidiano da atividade de entrega por aplicativo, são depoimentos de como essa realidade é sentida na vida e na saúde dos entregadores e das entregadoras no DF.

Nesse sentido os resultados apontam para a urgente necessidade de regulamentar a atividade de entrega por aplicativo, como forma de proteção à saúde da classe trabalhadora, demonstrando sobretudo que é fundamental que suas vozes sejam ouvidas durante os processos decisórios sobre o rumo dos seus trabalhos.

Que as falas dos trabalhadores e das trabalhadoras transmitam a necessidade de mudança frente a esse cenário, e que as novas tecnologias não sejam meios de precarização e exploração da força de trabalho, mas que possam ser empregadas para prover autonomia, liberdade e saúde à classe trabalhadora.

No que se refere às limitações deste estudo, é importante destacar que, em função do tempo disponível para sua realização e dos objetivos previamente definidos, não foi possível aprofundar aspectos também relevantes ao objeto de investigação, como as relações étnico-raciais e de gênero, abordar a importância da interseccionalidade para compreender as desigualdades estruturais. Do mesmo modo, não se avançou em análises mais detalhadas no campo da Saúde do Trabalhador, sobretudo no que diz respeito ao papel da RENASTT no desenvolvimento de ações de vigilância, proteção, prevenção e promoção à saúde voltadas a essa categoria profissional.

Diante disso, torna-se fundamental que futuras pesquisas avancem nesse debate, especialmente em estudos que articulem de forma mais ampla as inter-relações entre trabalho e o processo saúde-doença. Investigações dessa natureza podem subsidiar, mas também qualificar políticas públicas, contribuindo para o fortalecimento de ações no campo da Saúde do Trabalhador, desde à vigilância até à assistência, articuladas na Rede de Atenção à Saúde do SUS. Nesse sentido, é necessário ampliar estudos que reafirmem a importância de se pensar a saúde do trabalhador a partir de uma perspectiva ampliada, que considere as dimensões sociais, econômicas e políticas que perpassam o mundo do trabalho.

É relevante destacar que esta pesquisa constitui desdobramentos de estudos iniciados em 2021, no âmbito de um grupo de pesquisa que se ampliou para um projeto de Iniciação Científica (PIBIC), intitulado “*Saúde dos trabalhadores de delivery no contexto da pandemia do coronavírus no Brasil: revisão de escopo*”, cujos achados indicam novas formas de articulação de organizações coletivas de entregadores de plataformas para além de fronteiras territoriais locais. Posteriormente, em 2022, foi desenvolvido o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), com o título “*Organizações Coletivas dos Trabalhadores de Entrega por Plataformas Digitais: desafios, resistências e perspectivas*”, em que os resultados evidenciaram a resistência dos(as) entregadores(as), que, mesmo submetidos a um sistema de superexploração, conseguiram articular organizações coletivas e criaram uma grande mobilização social que despertou a atenção de diversos atores, como a mídia, entidades sindicais e os próprios usuários da plataforma, e entre as pautas exigiam proteção e direitos trabalhistas.

Porém, a realização desta dissertação possibilitou um aprofundamento ainda maior na temática, além do envolvimento da pesquisadora com as trajetórias de vida e trabalho desses homens e mulheres. As entrevistas revelaram não apenas dados empíricos, mas também experiências marcadas por emoção e indignação diante das condições relatadas pelos(as) entregadores(as). Somadas a isso, ressaltamos que as lutas que são travadas pelos(as) trabalhadores(as) e divulgadas por meio das mídias e redes sociais, evidenciam como, para eles(as), o trabalho é sinônimo de desgaste, adoecimento e morte.

Além disso, como produto técnico resultante deste mestrado profissional, foi desenvolvido um podcast que apresenta alguns dados obtidos na pesquisa e descreve aspectos da realidade vivenciada pelos(as) entregadores(as) do Distrito Federal. Nesse material, são reproduzidos alguns recortes das falas dos(as) participantes entrevistados(as), preservando seu anonimato, nos quais relatam as dificuldades enfrentadas em seu cotidiano de trabalho. Uma dessas falas, expressa de forma contundente a precariedade e a incerteza que marca o trabalho de entrega por aplicativo, e inspira o título desta dissertação: “*Eu trato a vida assim, hoje pode ser meu último dia*”.

Espera-se, portanto, que este trabalho possa fomentar reflexões e ações voltadas à proteção à saúde dos entregadores e das entregadoras por aplicativo, bem como ao fortalecimento de políticas públicas capazes de assegurar direitos trabalhistas e garantir condições dignas de vida e de trabalho.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. Plataformas digitais e uberização: a globalização de um Sul administrado? **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, 17 abr. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38579>, Acesso em: 30 ago. 2024.

ABÍLIO, L. C.; ALMEIDA, P. F. DE; AMORIM, H.; CARDOSO, A. C. M.; FONSECA, V. P. DA; KALIL, R. B.; MACHADO, S. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, 8 jun. 2020. Disponível em: <https://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74>. Acesso em: 28 ago. 2024.

ABÍLIO, L. C.; AMORIM, H.; GROHMANN, R. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, p. 26–56, 20 set. 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/soc/a/XDh9FZW9Bcy5GkYGzngPxwB/#>. Acesso em: 29 ago. 2024.

ABÍLIO, L.C.; SANTIAGO, S.M, **Dossiê das violações dos direitos humanos no trabalho uberizado: o caso dos motofretistas na cidade de Campinas**. Campinas, Diretoria executiva de Direitos Humanos, Unicamp, 2024. Disponível em: <https://direitoshumanos.unicamp.br/noticias/2024/04/17/dossie-das-violacoes-dos-direitos-humanos-no-trabalho-uberizado-o-caso-dos-motofretistas-na-cidade-de-campinas/>. Acesso em: 29 ago. 2024.

ABÍLIO, L. C. Uberização: a informalização e o trabalhador *just-in-time*. **Trabalho, Educação e Saúde**, v. 19, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/tes/a/PmBnrqk937D6LkhQj8fWtyC/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 09 set. 2024.

ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. **Indústria Produz 764 mil Motocicletas e Atinge o Melhor Resultado Para o Semestre em Oito Anos - Abraciclo**. 2023. Disponível em: <https://www.abraciclo.com.br/site/press-releases-2023/2023/industria-produz-764-mil-motocicletas-e-atinge-o-melhor-resultado-para-o-semester-em-oito-anos/>. Acesso em: 13 jun. 2024.

ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina do Tráfego. **Sinistros de trânsito decorrentes dos deslocamentos em bicicletas**. 2022. Associação Médica Brasileira- AMB. Disponível em: [https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/DIRETRIZ%20SINISTROS%20DE%20TR%20C3%82NSITO%20DECORRENTES%20DE%20DESLOCAMENTOS%20POR%20BICILETAS%20\(1\).pdf](https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/DIRETRIZ%20SINISTROS%20DE%20TR%20C3%82NSITO%20DECORRENTES%20DE%20DESLOCAMENTOS%20POR%20BICILETAS%20(1).pdf). Acesso em 17 jun. 2024.

ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina do Tráfego. **Quase 8 em cada 10 vítimas graves do trânsito são pedestres, ciclistas ou motociclistas - ABRAMET**. 2024. Disponível

em: <https://www.abramet.com.br/noticias/quase-8-em-cada-10-vitimas-graves-do-transito-sao-pedestres-ciclistas-ou-motociclistas/>. Acesso em: 13 jun. 2024.

AGÊNCIA BRASÍLIA. **Projeto capacita entregadoras de aplicativo em pilotagem e direção segura de moto**. Agência Brasília, 2024. Atualizado em 17 nov. 2024. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/w/projeto-no-df-capacita-mulheres-entregadoras-de-aplicativo-em-pilotagem-e-direcao-segura-de-moto>. Acesso em: 28 ago. 2025.

ALBARELLO, B. A.; REGO, V. B.; MACHADO, L. B.; SILVA, A. B. S. da. A Luta para a Sobrevivência de Jovens Entregadores de Aplicativos e o Trabalho Precarizado. **Psicologia e Saúde em debate**, Patos de Minas, v. 11, n. 1, p. 170–188, 2025. Disponível em: <https://psicodebate.dpgpsifpm.com.br/index.php/periodico/article/view/1299>. Acesso em: 28 ago. 2025.

ALBUQUERQUE, M. A. G. O Frankenstein do Enquadramento do Motorista de Aplicativo no Projeto de Lei Complementar 12/2024. In: LIMA, F. G. M. DE. (org.). **Motoristas de empresas de aplicativos: estudos da proposta de regulamentação do Governo**. Fortaleza, CE: Excola Social, 2024. Disponível em: https://www.diap.org.br/images/stories/plp_12_2024_trabalho_aplicativo_motoristas_uber.pdf. Acesso em: 19 jun. 2024.

ALIANÇA BIKE. Associação Brasileira do Setor de Bicicletas. 2021. **Bicicletas continuam em alta no Brasil**: Primeiro semestre de 2021 teve aumento de 34% nas vendas em comparação a 2020. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/aumento-nas-vendas-em-2021/>. Acesso em: 17 jun. 2024.

ALMEIDA, P. F.; KALIL, R. B.; FONSECA, V. P. A disputa política em torno da regulação do trabalho via plataforma digital e os entregadores motofretistas. In: KREIN, J. D. et al. (org.). **O Trabalho pós-reforma trabalhista (2017)**. São Paulo: Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT), v. 1, p. 473-511, 2021. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/1233636>. Acesso em: 27 ago. 2024.

ANGELIN, Gabriel Antônio Ferreira; PASTORE, Giovana de Carvalho; MACÊDO, Cibele Mariano Vaz De. A rua como local de trabalho: o caso de entregadores via aplicativos. **RECIIS (Online)**, p. 773–784, 2023. Disponível em: <https://www.reciis.icict.fiocruz.br/index.php/reciis/article/view/3811>. Acesso em: 15 out. 2025.

ANTUNES, R. C. Qual é o futuro do trabalho na Era Digital? **Laborare**, Salvador, v. 3, n. 4, p. 6–14, 2 Jul. 2020. Disponível em: <https://revistalaborare.org/index.php/laborare/article/view/46>. Acesso em: 15 out. 2025.

ANTUNES, Ricardo. O privilégio da servidão [recurso eletrônico]: o novo proletariado de serviços na era digital- 1. ed. - São Paulo: **Boitempo**, 2018.

ANTUNES, Ricardo. Século XXI: nova era da precarização estrutural do trabalho? *In*: ANTUNES, Ricardo; BRAGA, Ruy; (org.). NOGUEIRA, A. M. *et al.* **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual**. São Paulo: Boitempo, 2009. Cap 11, p.231-238. Disponível em: https://blogdaboitempo.com.br/wp-content/uploads/2022/05/infoproletarios_antunes.pdf. Acesso em: 21 set. 2025.

BAKKER, A. B.; DEMEROUTI, E. Job demands–resources theory: taking stock and looking forward. **Journal Of Occupational Health Psychology**, [S.L.], v. 22, n. 3, p. 273-285, jul. 2017. American Psychological Association (APA). Disponível em: <https://psycnet.apa.org/doiLanding?doi=10.1037%2Focp0000056>. Acesso em: 15 out. 2025.

BALDIN, N.; MUNHOZ, E. M. B. Educação ambiental comunitária: uma experiência com a técnica de pesquisa snowball (bola de neve). **Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental**, Rio Grande, v. 27, p. 46-60, 2011. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/remea/article/view/3193>. Acesso em: 15 out. 2025.

BALDISSERA, A. Pesquisa-ação: uma metodologia do “conhecer” e do “agir” coletivo. **Sociedade em Debate**, Pelotas, v. 7, n. 2, p. 5-25, 2021.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Relatório de Política Monetária**, v. 1, nº 3, p. 1-110. Brasília, set. 2025. Disponível em: <https://www.bcb.gov.br/content/ri/relatorioinflacao/202509/rpm202509p.pdf>. Acesso em: 14 out. 2025.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2016.

BARREIRA, T. H. Aspectos psicossociais do trabalho para a saúde do trabalhador em empresas-plataforma. **Revista Ciências do Trabalho**, nº 20., 2021. Disponível em: <https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/282>. Acesso em: 31 ago. 2024.

BERTOLOZZI, M. R.; NICHATA, L. Y. I.; TAKAHASHI, R. F.; CIOSAK, S. I.; HINO, P.; VAL, L. F. do; GUANILLO, M. C. L. T. U.; PEREIRA, E. G. Os conceitos de vulnerabilidade e adesão na Saúde Coletiva. **Rev. Esc. Enferm. USP** [Internet]. Dec;43(spe2):1326–30, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/reeusp/a/DNNmfp9NWtbLcs5WsDwnrM/?lang=pt&format=html>. Acesso em: 28 set. 2025.

BESSA, A. C. Na luta e na resistência: a realidade das mulheres entregadoras por aplicativo. *In*: **Anais da 13ª Semana de Ciências Sociais da PUC-Rio**. 70 anos das Ciências Sociais na PUC-Rio. Rio de Janeiro, 20 a 22 de agosto de 2024. Disponível em: https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/rev_AnaisCienciaSoc.php. Acesso em: 28 set. 2025.

BILGE, Sirma. Théorisations féministes de l’intersectionnalité. **Diogène**, Paris, n. 225, p. 70-88, 2009. Disponível em: <https://shs.cairn.info/revue-diogene-2009-1-page-70?lang=fr>. Acesso em: 07 jan. 2026.

BOEHM, C; Pedro PEDUZZI, P.; ABDALA, V. **Entregadores mantêm paralisação por melhores condições de trabalho**. 2025. Agência Brasil. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2025-04/entregadores-mantem-paralisacao-por-melhores-condicoes-de-trabalho>. Acesso em: 22 out. 2025.

BOTELHO, L. L. R.; CUNHA, C. C. DE A.; MACEDO, M. O método da revisão integrativa nos estudos organizacionais. **Gestão e Sociedade**, v. 5, n. 11, p. 121–136, 2 dez. 2011. Disponível em: <https://ges.face.ufmg.br/index.php/gestaoesociedade/article/view/1220/906>. Acesso em: 05 maio 2023.

BRASIL. **Decreto nº 11.513, de 1º/05/2023**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11513.htm. Acesso em: 8 maio 2023.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde e Ambiente. Boletim Epidemiológico. **Cenário brasileiro das lesões de motociclistas no trânsito de 2011 a 2021**. Volume 54. n.º 6. 27 abr. 2023a, Brasília, DF. Disponível em: <https://renastonline.ensp.fiocruz.br/recursos/boletim-epidemiologico-cenario-brasileiro-lesoes-motociclistas-transito-2011-2021#:~:text=Entre%202011%20e%202021%2C%20houve,sendo%20a%20maioria%20de%20motociclistas>. Acesso em: 06 jun. 2024.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho. **Relatório técnico: Fatores para uso de mochilas ou baús na entrega de refeições por motociclistas** [recurso eletrônico]. Leo Vinicius Maia Liberato (coord.); Ana Rubia Wolf Gomes, Juliana Andrade Oliveira, Laura Soares Martins Nogueira, autoras; com a colaboração de Eugênio Pacelli Hatem Diniz e Marco Antônio Bussacos. São Paulo: Fundacentro, 2024c. Disponível em: http://arquivosbiblioteca.fundacentro.gov.br/exlibris/aleph/a23_1/apache_media/N6XCFT9XI B8RISS28AX69J22SSQ8YY.pdf. Acesso em: 05 ago. 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito**. 2023b. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>. Acesso em: 18 jun. 2024.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Comunicação Social. **Taxa de desemprego no trimestre encerrado em julho é a menor da série histórica: 6,8%**. 2024b. Disponível em: <https://www.gov.br/secom/pt-br/assuntos/noticias/2024/08/taxa-de-desemprego-no-trimestre-encerrado-em-julho-e-a-menor-da-serie-historica-6-8>. Acesso em: 2 set. 2024.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2017. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm. Acesso em: 30 ago. 2024.

BRASIL. Presidência da República. Ministério do Trabalho e Emprego. **PL dos Aplicativos**. Autonomia com Direitos. Ministério do Trabalho e Emprego, 2024a. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/pl-dos-aplicativos>. Acesso em: 15 out. 2025.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista**: a degradação do trabalho no século XX. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

BRAZZA, Fábio; CRIOLO. **Sonhos**. Composição de Fábio Brazza e Criolo. Letras, [s.d.]. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/fabio-brazza/sonhos-part-criolo/>. Acesso em: 20 out. 2025.

BRECHT, Bertolt. Antologia poética. Rio de Janeiro: **ELO Editora**, 1982

BRUNING, C.; CESCHIN, I. R.; SILVA, G. P. da. Proteção Social e Trabalho Baseado em Plataformas Digitais: A Questão da Saúde dos Trabalhadores. **Revista Políticas Públicas & Cidades**, [S. l.], v. 13, n. 2, p. e762, 2024. Disponível em: <https://journalppc.com/RPPC/article/view/762>. Acesso em: 7 set. 2025.

BUSS, P. M.; PELLEGRINI FILHO, A. A saúde e seus determinantes sociais. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, v. 17, n. 1, p. 77–93, jan. 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/physis/a/msNmGf74RqZsbpKYXxNKhm/abstract/?lang=pt#>. Acesso em: 08 set. 2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Trabalho, Previdência e Assistência. **Projeto de Lei 12/2024**. Portal da Câmara dos Deputados, 2024c. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243>. Acesso em: 15 out. 2025.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Trabalho, Previdência e Assistência. **Projeto de Lei 2475/2025**. Portal da Câmara dos Deputados, 2025a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2515591>. Acesso em: 21 set. 2025.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Trabalho, Previdência e Assistência. **Projeto de Lei 152/2025**. Portal da Câmara dos Deputados, 2025b. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2537739>. Acesso em: 26 set. 2025.

CAMPOS, M. F. de; TITTONI, J. O trabalho plataformizado entre promessas e sofrimento: gestão, jornada e remuneração de motoristas e entregadores. **Sociedade e Cultura**, Goiânia, v. 28, p. e83012, 2025. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/fcs/article/view/83012>. Acesso em: 20 out. 2025.

CARDOSO, A. C. M. Conhecer as plataformas de trabalho. **Revista Ciências do Trabalho**, n. 20, 16 nov. 2021. Disponível em: <https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/287>. Acesso em: 25 ago. 2024.

CARDOSO, A. C. M; ARTUR, K. A; OLIVEIRA, M.C.S. O Trabalho nas Plataformas Digitais: Narrativas Contrapostas de Autonomia, Subordinação, Liberdade e Dependência. **Revista Valore**, [S. l.], v. 5, p. 206–230, 2020. Disponível em: <https://revistavalore.emnuvens.com.br/valore/article/view/657>. Acesso em: 28 ago. 2025.

CARDOSO, W. **Gamificação do trabalho pelas plataformas de delivery põe em risco a vida de milhares de entregadores e enlouquece ainda mais o trânsito**. Metrôpoles, 1 ago. 2025. Disponível em: <https://www.metropoles.com/materias-especiais/entregador-gamificacao-ifood>. Acesso em: 6 ago. 2025.

CARVALHO, C. H. R. Custos dos acidentes de trânsito no Brasil: Estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do Ipea sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias. Texto para discussão, **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)**, Brasília, jun. 2020. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10075/1/td_2565.pdf. Acesso em: 10 set. 2025.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; GUEDES, Erivelton Pires. Balanço da primeira década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a segunda década. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)**. Brasília, DF: Ipea, nov. 2023. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12250/4/NT_42_Dirur_Balanco.pdf. Acesso em: 17 jun. 2024.

CARVALHO, Sandro Sacchet de; NOGUEIRA, Mauro Oddo. Você deve lutar pela xepa da feira e dizer que está recompensado: evidências da plataformização e a precarização do trabalho no Brasil. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)**. Rio de Janeiro: Ipea, 56 p, jan. 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12698/4/TD_2951_web.pdf

CHERON, C.; SALVAGNI, J.; COLOMBY, R. K. “Homem só respeita homem”: quando o machismo invisibiliza duplamente o trabalho das entregadoras por plataformas. **XLVI Encontro da ANPAD**. EnANPAD. 2022. Disponível em: <https://anpad.com.br/uploads/articles/120/approved/df308fd90635b28d82558cf580c73ed9.pdf>. Acesso em: 7 set. 2025.

CLÍNICA DIREITO DO TRABALHO. **Lobby de Uber e iFood se une a deputados de direita e ameaça direitos dos motoristas**. Clínica Direito do Trabalho, 27 ago. 2025. Disponível em: <https://cdtufpr.com.br/lobby-de-uber-e-ifood-se-une-a-deputados-de-direita-e-ameaca-direitos-dos-motoristas>. Acesso em: 26 set. 2025.

CRENSHAW, Kimberlé. **Documento para o encontro de especialistas em aspetos da discriminação racial relativos ao género**. Estudos Feministas. University of California. Los Angeles, ano 10, v. 1, p. 171-188, 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ref/a/mbTpP4SFXPnJZ397j8fSBQQ/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 07 jan. 2026.

DAUFENBACK, V.; BÓGUS, C. M.; ROCHA, C.; RIBEIRO, E. A. “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 Soc.** São Paulo, v.32, n.1, p. e220528pt, 2023. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sausoc/a/WP9FWQvT7bs6D7cKfGbTcvp/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 8 set. 2025.

DE STEFANO, V. **The rise of the “just-in-time workforce”**: on-demand work, crowd work and labour protection in the “gig-economy”. Genebra: ILO, jan. 2016. (Conditions of Work and Employment Series, n. 71). Disponível em: <https://www.ilo.org/publications/rise-just-time-workforce-demand-work-crowdwork-and-labour-protection-gig>. Acesso em: 29 ago. 2024.

DELGADO, G. N.; CARVALHO, B. V. N. 42 O Movimento Coletivo dos Entregadores De Plataformas Digitais no Contexto Pandêmico – **Revista Eletrônica de Direito do Centro Universitário Newton Paiva**, dez. 2020. Disponível em: <https://revistas.newtonpaiva.br/redcunp/wp-content/uploads/2021/01/DIR42-25.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2024.

DIAS, E. C.; HOEFEL, M. da G. O desafio de implementar as ações de saúde do trabalhador no SUS: a estratégia da RENAST. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 10, n. 4, p. 817–827, 2005. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/Sx46hbnFVtzBJgXygs5FjJg/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 set. 2025.

DIAS, L. P.; PAULA, P. A. B. de; BARBOS, M. C. de A.; QUEIRÓS, C. R.; VAZ, C. T. Insegurança alimentar e nutricional dos entregadores de plataformas digitais de Governador Valadares, em Minas Gerais. **Revista de Alimentação e Cultura das Américas (RACA)**, [S. l.], v. 5, n. 2, p. 79-98, 2025. Disponível em: <https://raca.fiocruz.br/index.php/raca/article/view/211>. Acesso em: 10 set. 2025.

EL EFECTO. **La Comuna**. Composição de El Efecto, Trupe Lona Preta e Galo de Luta. Letras, [s.d.]. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/el-efecto/la-comuna/>. Acesso em: 20 out. 2025.

FAIRWORK. **Fairwork Brazil Ratings 2025**: Indebtedness and Precariousness. Disponível em: <https://fair.work/en/fw/publications/fairwork-brazil-ratings-2025-indebtedness-and-precariousness>. Acesso em: 26 set. 2025.

FARIAS, R. S. C.; NOGUEIRA, B. M. D. Trabalhador de Aplicativo como Autônomo: nem Emprego Formal nem Trabalho Avulso, uma Nova Categoria Profissional (ART. 3º DO PL 12/2014). In: LIMA, F. G. M. DE. (org.). **Motoristas de empresas de aplicativos: estudos da proposta de regulamentação do Governo**. Fortaleza, CE: Excola Social, 2024. Disponível em: https://www.diap.org.br/images/stories/plp_12_2024_trabalho_aplicativo_motoristas_uber.pdf. Acesso em: 19 jun. 2024.

FESTI, R. C. Gamificación, control y resistencia en el sector de riders de plataformas en Brasil: el caso de iFood. **Sociología del Trabajo**, v. 106, p. 33–41, 2025. Disponível em: <https://revistas.ucm.es/index.php/STRA/article/view/98778>. Acesso em: 28 ago. 2025.

FESTI, R. C.; BERG, T.; SANTOS, K. M. dos; GONÇALVES, N. W. S.; PELEJA, J. P. I.; VILANOVA, B. A. O que pensam os motoristas sobre o debate da regulamentação do trabalho por aplicativos? **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, [S. l.], v. 8, 2024. Disponível em: <https://rjtdh-prt15.mpt.mp.br/Revista-TDH/article/view/221>. Acesso em: 22 set. 2025.

FESTI, R. C.; LAPA, R. S.; CARVALHO, B. V. de. Condições De Trabalho E Saúde De Entregadores Por Aplicativos No Distrito Federal. **Política & Trabalho: Revista de Ciências Sociais**, [s. l.], v. 58, p. 237-51, 2023. Disponível em: <https://gptts.com.br/wp-content/uploads/2024/05/artigo-05.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2025.

FESTI, R. C.; PELEJA, J. P. I.; SANTOS, K. M.; GONTIJO, L. V. O Que Pensam os Entregadores sobre o Debate da Regulação do Trabalho Por Aplicativos? Resultados De Survey Aplicada Em 2023. **Mercado de trabalho. Conjuntura e Análise**, v. 77. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ministério do Trabalho. Brasília: Ipea, abr. 2024. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/13644>. Acesso em: 10 at. 2024.

FESTI, Ricardo C.; BERG, Tábata; SANTOS, Kethury M. dos; GONÇALVES, Nicolle W. da S.; PELEJA, João P. I.; VILANOVA, Brenna de A. O que pensam os motoristas sobre o debate da regulamentação do trabalho por aplicativos? **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v.8, p. 1-30, 2025. Disponível em: <https://rjtdh-prt15.mpt.mp.br/Revista-TDH/article/view/221>. Acesso em: 18 set. 2025.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas Digitais, Uberização do Trabalho e Regulação no Capitalismo Contemporâneo. **Revista Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901>. Acesso em: 30 ago. 2024.

FILGUEIRAS, V.; DUBAL, V. Digital “Platforms” Are Just a New Way for Corporations to Exploit Workers. **Jacobin**, 2023. Disponível em: <https://jacobin.com/2023/10/gig-work-safety-exploitation-platforms-machines-means-of-production>. Acesso em: 30 ago. 2024.

FIORAVANTI, L. M.; MARTINS, F. R.; RIZEK, C. S. Plataformas digitais e fluxos urbanos: dispersão e controle do trabalho precário. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 26, n. 59, p.

69–96, 2024. Disponível em:
<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/61235>. Acesso em: 28 ago. 2025.

FLORENCIO, R. S.; CESTARI, V. R. F.; PESSOA, V. L. M. de P.; SILVA, M. R. F. da; BORGES, J. W. P.; SANTIAGO, J. C. dos S.; MATTOS, S. M.; AZEVEDO, S. G. V.; PEREIRA, M. L. D.; MOREIRA, T. M. M. Significados do conceito de vulnerabilidade em saúde: uma revisão de escopo/ Meanings of the concept of health vulnerability: a scoping review. **Brazilian Journal of Health Review**, [S. l.], v. 4, n. 3, p. 12817–12834, 2021. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BJHR/article/view/31156>. Acesso em: 23 sep. 2025.

FRANCO, Tânia; DRUCK, Graça; SELIGMANN-SILVA, Edith. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 35, n. 122, p. 229-48, 2010. Disponível em:
<https://www.scielo.br/j/rbso/a/TsQsX3zBC8wDt99FryT9nnj/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 22 set. 2025.

FREITAS, L. F. de; CARDOSO, L. Entre liberdades e (in)subordinações: experiências de cicloentregadoras urbanas. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 27, n. 63, p. e6363185, 2025. Disponível em:
<https://www.scielo.br/j/cm/a/NC9p3SbrC78gNCgNRyxhCXS/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 7 set. 2025.

FUNDACENTRO. Fundação Jorge Duprat Figueiredo, de Segurança e Medicina do Trabalho. Universidade Federal da Bahia. Projeto Caminhos do Trabalho. Levantamento sobre o Trabalho de Entregadores e Motoristas das autointituladas “plataformas digitais”. **Relatório de Pesquisa Número 2**. Volume I., 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/fundacentro/pt-br/comunicacao/noticias/noticias/2023/agosto/fundacentro-e-ufba-celebram-acordo-para-mapear-adoecimento-ocupacional/relatorio-caminhos-do-trabalho-2023-entregadores-e-motoristas-final.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2024.

GERELLI, D. C.; KREIN, J. D. ACORDOS MARCO GLOBAIS: UM INSTRUMENTO AO SINDICALISMO GLOBALIZADO. **Teoria Jurídica Contemporânea**, v. 6, n. 0, 30 jun. 2021. Disponível em: < <https://revistas.ufrj.br/index.php/rjur/article/view/e41913> >. Acesso em: 27 ago. 2024.

GONSALES, Marco. **Breque dos apps: a ascensão do novo proletariado de serviços**. Blog da Boitempo. 2025. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2025/04/03/breque-dos-apps-a-ascensao-do-novo-proletariado-de-servicos/>. Acesso em: 20 out. 2025.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal. Subsecretaria de Vigilância à Saúde. Informativo Epidemiológico. Sinistros Envolvendo Pedestres. Perfil de Mortalidade Geral de Pedestres por Sinistros de Trânsito ocorridos entre 2020 a 2024. Brasília, DF, 2025. Disponível em:

https://www.saude.df.gov.br/documents/37101/0/Informativo_Pedestres_2020_2024.pdf/7fa7fbf1-32ab-4708-c7f5-6ae41ddbc116?t=1755084365300. Acesso em: 08 jan. 2026.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio Ampliada**. Distrito Federal: SEEC, IPEDF, Codeplan, 2024b. Disponível em: https://pdad.ipe.df.gov.br/files/reports/Relatorio_DF.pdf. Acesso em: 07 out. 2025.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal. Subsecretaria de Vigilância à Saúde. Gerência de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. Boletim Epidemiológico. **Perfil da mortalidade por lesões de acidentes de transporte terrestre no Distrito Federal, de 2012 a 2021**. Ano 02, n. 01, Brasília, DF, 2023b. Disponível em: https://www.saude.df.gov.br/documents/37101/0/Boletim_Acidentes_de_transito_2012_2021_30012024_atualizado.pdf/dfab4892-e147-b484-583f-15190532afd2?t=1706783626423. Acesso em: 18 jun. 2024.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Segurança Pública. Departamento de Trânsito do Distrito Federal. **Frota de Veículos Registrados no Distrito Federal em Circulação**. 2023a. Disponível em: <https://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/06/Frota-de-Vei%CC%81culos-Registrados-no-DF-em-Circulac%CC%A7a%CC%83o-4%C2%B0-trimestre-2023.pdf>. Acesso em: 17 jun. 2024.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Estado de Segurança Pública. Departamento de Trânsito do Distrito Federal. **DF registra redução de mortes no trânsito em 2024**. DETRAN - DF, 2024a. Disponível em: <https://www.detran.df.gov.br/w/df-registra-reducao-nas-mortes-no-transito-em-2024#:~:text=No%20caso%20das%20infra%C3%A7%C3%B5es%20por,festivo%20de%20fim%20de%20ano>. Acesso em: 18 jun. 2024.

GROHMANN, R. Os nomes por trás do trabalho plataformizado. **Blog da Boitempo** [online], 2021. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2021/07/19/os-nomes-por-tras-do-trabalho-plataformizado/>. Acesso em 17 mai. 2024.

GROHMANN, R. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura**, São Cristóvão, v. 22, n. 1, p. 106–122, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/epic/article/view/12188>. Acesso em: 10 ago. 2024.

GUIMARÃES JUNIOR, Sergio Dias; CARRARA, Maria Rita Soares; ROCHA, Christiane Delusia de Oliveira. Desafios e alternativas às formas de resistência e organização coletiva da classe trabalhadora em contexto de plataformização do trabalho. **RECIIS**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 4, p. 837–858, 2022. Disponível em: <https://www.reciis.iciet.fiocruz.br/index.php/reciis/article/view/3369>. Acesso em: 14 set. 2025

HOUAISS, Antônio. Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa [recurso eletrônico]. São Paulo, SP: **Objetiva**, 2001.

HUDELSON, Patricia M. **Qualitative research for health programmes**. Genebra: Division of Mental Health (WHO), 1994.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Teletrabalho e trabalho por meio de plataforma digitais 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102035>. Acesso em: 28 ago. 2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Trabalho por meio de plataforma digitais 2024**. Rio de Janeiro: IBGE, 2025. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102217_informativo.pdf. Acesso em: 22 out. 2025.

IFOOD. Sobre o iFood - Institucional, 2025. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/sobre/>. Acesso em: 27 set. 2025.

ILO. Internacional Labour Organization. **C155 - Convenção sobre Segurança e Saúde Ocupacional**, n. 155, 1981. Disponível em: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CO DE:C155. Acesso em: 28 set. 2025.

ILO. International Labour Organization. **World Employment and Social Outlook: The role of digital labour platforms in transforming the world of work**. 2021. International Labour Office, Geneva, 2021. Disponível em: <https://www.ilo.org/publications/flagship-reports/role-digital-labour-platforms-transforming-world-work>. Acesso em: 04 jun. 2024.

JOHNSTON, H.; LAND-KAZLAUSKAS, C. **Organizing on-demand: representation, voice, and collective bargaining in the gig economy** - International Labour Organization. 2018. Disponível em: https://labordoc.ilo.org/discovery/fulldisplay/alma994981993502676/41ILO_INST:41ILO_V1. Acesso em: 26 jun. 2024.

KALIL, R. B. Organização Coletiva dos Trabalhadores no Capitalismo de Plataforma. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 2, p. 79-93, ago./nov. 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38570/pdf>. Acesso em: 06 set. 2024.

KURIYAMA, N. M. B.; GEBER, V. da S.; OLIVEIRA, L. A Uberização e os Desafios da Proteção Trabalhista. **Revista Foco**, [S. l.], v. 18, n. 6, p. e8909, 2025. Disponível em: <https://ojs.focopublicacoes.com.br/foco/article/view/8909>. Acesso em: 14 set. 2025.

LAURELL, A. C. A saúde-doença como processo social. **Revista Latino Am Salud**. México, 2, pp. 7-25, 1982.

LAURELL, A. C.; NORIEGA, M. **Processo de produção e saúde: trabalho e desgaste operário**. São Paulo: Hucitec, 1989.

LIBERATO, L. V. M.; GOMES, A. R. W.; OLIVEIRA, J. A.; NOGUEIRA, L. S. M. Determinantes do uso da bag ou do baú por motoboys em delivery de refeições para empresas-plataforma: uma questão de saúde no trabalho. **Laborare**, Salvador, v. 8, n. 14, p. 8–30, 2025. Disponível em: <https://revistalaborare.org/index.php/laborare/article/view/275>. Acesso em: 28 ago. 2025.

LOPES, Inez; BRITO, Maurício Ferreira. A Proteção Ambiental Trabalhista de Entregadores de Aplicativo: Estudo de Direito Comparado. **Direito. UnB - Revista de Direito da Universidade de Brasília**, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 146–170, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/revistadedireitounb/article/view/32398>. Acesso em: 27 ago. 2024.

LOPES, J. T. Interseccionalidade: conceito e crítica do conceito. **Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, [S. l.], v. 50, 2025. Disponível em: <https://ojs.letras.up.pt/index.php/Sociologia/article/view/14750>. Acesso em: 7 jan. 2026.

LUCCA, S. R. DE. Coronavírus: o trabalho sob fogo cruzado. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 36, n. 9, p. e00237120, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/KvKKHYs7K4xvNySdxgKx9FR/?lang=pt>. Acesso em: 28 ago. 2024.

MACHADO, Sidney. Clínica Direito do Trabalho. Clínica dos entregadores por plataformas digitais. **A resposta legislativa ao “Breque dos Apps”**. 2025. Disponível em: <https://cdtufpr.com.br/a-resposta-legislativa-ao-breque-dos-apps/>. Acesso em: 22 set. 2025.

MACIEL, M. V.; PAIVA, L. E. B.; ARAÚJO, R. de A.; LIMA, T. C. B. de. Trabalho “cinco estrelas”? organização e condições de trabalho de entregadores por aplicativos. **REVISTA ENIAC PESQUISA**, [S. l.], v. 12, n. 1, p. 138–159, 2023. Disponível em: <https://ojs.eniac.com.br/index.php/EniacPesquisa/article/view/865>. Acesso em: 7 set. 2025.

MAIOR, N. M. S. S.; VIDIGAL, V. Em modo de espera: a condição de trabalho e vida uberizada. **Revista Katálysis**, Florianópolis, v. 25, n. 1, p. 62–72, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rk/a/VWSTX7d8TZNvyD8sQ4WqLqv/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 02 set. 2025.

MANZANO, M.; KREIN, A. A Pandemia e o Trabalho de Motoristas e de Entregadores por Aplicativos no Brasil. Unicamp, **Instituto de Economia**, Campinas, p. 1-10, 2020. Disponível em: <https://www.economia.unicamp.br/covid19/a-pandemia-e-o-trabalho-de-motoristas-e-de-entregadores-por-aplicativo-no-brasil>. Acesso em: 08 jan. 2026.

MENEZES, A. A. A. de O.; SIQUEIRA, J. R. G. S. de; NASCIMENTO, J. O. E. do. O Trabalho dos Motoristas de Aplicativos e Saúde Mental: uma análise do PLP

12/2024. **Revista Jurídica do Cesupa**, Pará, v. 6, n. 1, p. 69-92, 2025. Disponível em: <https://periodicos.cesupa.br/index.php/RJCESUPA/article/view/410>. Acesso em: 21 set. 2025.

MÖHLMANN, M.; ZALMANSON, L. **Hand on the wheel: navigating algorithmic management and Uber drivers' autonomy**. In: INTERNATIONAL CONFERENCE ON INFORMATION SYSTEMS, 2017, Seul. Anais [...]. Seul: [s. n.], 2017. Disponível em: <https://researchr.org/publication/MohlmannZ17>. Acesso em: 29 ago. 2024.

MONTAGNER, M. A.; MONTAGNER, M. I. Desigualdades Sociais e o Pensamento Social em Saúde: vulnerabilidade social na sociedade pós-moderna. In: MONTAGNER, M. A.; MONTAGNER, M. I. (org.). **Manual de Saúde Coletiva**, Curitiba: CRV, 2018. cap. 1, p. 17 – 38.

MOREIRA, A. G.; MESQUITA, V. J. C. Escravidão Contemporânea e o Trabalho Intermediado pelas Plataformas Digitais: uma Aproximação Possível? In: FIGUEIRA, R. R.; MOURA, F. A.; SUDANO, S. (org.). **Trabalho escravo contemporâneo e resistência em tempos de pandemia**. São Luís: EDUFMA, 2022. cap. 16, p. 370-392.

MOSCON, D. B. C.; CARNEIRO, L.L.; GONDIM, S. M. G. O Trabalho e a Vida Humana sob Demanda: As Plataformas Digitais e os Riscos à Saúde do Trabalhador. **Revista Gestão e Planejamento**, Salvador, v. 23, p. 566-572, jan./dez. 2022. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/rgb/article/view/7292>. Acesso em: 14 set. 2025.

NASCIMENTO, V. A. DO; BORGES, S. M. A precarização do trabalho e a saúde mental dos trabalhadores por aplicativo. **Disciplinarum Scientia | Ciências Humanas**, v. 23, n. 1, p. 133–157, 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufn.edu.br/index.php/disciplinarumCH/article/view/4065>. Acesso em: 29 ago. 2024.

NASCIMENTO JÚNIOR, Luiz Gonzaga do. **É**. Composição de Luiz Gonzaga do Nascimento Júnior. Letras, [s.d.]. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/gonzaguinha/16456/>. Acesso em: 20 out. 2025.

NOGUEIRA, L. S. M. N.; BARREIRA, T. H. C. Saúde e Segurança de Entregadores Ciclistas in **Anais do VII Congresso Brasileiro de Psicodinâmica e Clínica do Trabalho e I Congresso Brasileiro de Trabalho, Subjetividade e Práticas Clínicas** [recurso eletrônico]: trabalho e bom viver podem caminhar juntos? / Organizadores, Liliam Deisy Ghizoni... [et al.]. — Palmas: UFT, 2023. 943 p.: il. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11612/7027>. Acesso em: 07 set. 2025.

NUNES, Sued. **Povoada**. Composição de Sued Nunes. Letras, [s.d.]. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/sued-nunes/povoada/>. Acesso em: 23 out. 2025.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. Uberização do Trabalho, Subordinação Jurídica e Dependência Econômica. **Revista Acadêmica da Faculdade de Direito do Recife**, v.93, n.1, p.152-175, 2021, Disponível em:

<https://periodicos.ufpe.br/revistas/ACADEMICA/article/view/249085>. Acesso em: 13 out. 2025.

OLIVEIRA, P. T. G. DE.; JUNGES, J. R. Plataformas digitais de entrega de alimentação: condições de trabalho e riscos para a saúde. **Saúde e Sociedade**, v. 32, n. 3, p. e220642pt, 2023. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sausoc/a/jPqkmtvD5MnH9NvJ5P999WB/abstract/?lang=pt#>. Acesso em: 08 set. 2024.

PINTO, T. M. M; GUIMARÃES, C. R. N.; ENGELMANN, S. I. Há perigo na esquina: trabalhadoras de plataformas digitais, saúde e precarização do trabalho. **Anais de Resumos Expandidos do Seminário Internacional de Pesquisas em Mdiatização e Processos Sociais**, [S.l.], v. 1, n. 7, 2025. Disponível em: <https://mediaticom.org/anais/index.php/seminario-midiatizacao-resumos/article/view/1900>. Acesso em: 28 ago. 2025.

PORTO, A. N.; ARAÚJO, J. M. de. Projeto de Lei complementar nº 12/2024: fissuras no diálogo social e desafios para a promoção do trabalho decente nas plataformas digitais. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, [S. l.], v. 90, n. 3, p. 158–182, 2024. Disponível em: <https://revista.tst.jus.br/rtst/article/view/9>. Acesso em: 21 set. 2025.

RIOS, Flavia; SOTERO, Edilza. Apresentação: gênero em perspectiva interseccional. **Plural**, São Paulo, Brasil, v. 26, n. 1, p. 1–10, 2019. Disponível em: <https://revistas.usp.br/plural/article/view/159740>. Acesso em: 28 set. 2025.

ROCHA, P. R. D.; DAVID, H. M. S. L. Determination or determinants? A debate based on the Theory on the Social Production of Health. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, v. 49, n. 1, p. 129–135, 2015. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/reeusp/a/4Ndw5mtQzq4DG67WgZmFxRj/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 08 set. 2024.

RODRIGUES, N. L. P.R.; LUCCA, S.R. de. Precarização do trabalho em plataformas digitais: narrativas de desgaste e desalento de motoristas e entregadores. **Saúde debate**. Rio de Janeiro, v. 48, n. 143, p. e9270, 2024. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sdeb/a/yFJRMZyS3PZCTYH7qP3QjkM/?format=html&lang=pt> Acesso em: 10 set. 2025.

RUSSO, Renato. **Fábrica**. Composição de Renato Russo. Letras, [s.d.]. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/renato-russo/388282/>. Acesso em: 20 out. 2025.

SALVAGNI, J.; COLOMBY, R. K.; CHERON, C. Em contexto de pandemia: entregadores de aplicativos, precarização do trabalho, esgotamento e mobilização. **Simbiótica. Revista Eletrônica**, v. 8, n. 3, p. 149–169, 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simbiotica/article/view/36817>>. Acesso em: 27 ago. 2024

SALVAGNI, J.; VERONESE, M.V; FIGARO, R; Plataformas digitais: o retrato contemporâneo da exploração no trabalho e os desafios à saúde do trabalhador. **Rev. Bras. Saúde Ocup.**, São Paulo, v. 50, p. 1-12, 2025. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbso/a/65yzBsfT8ZRkLYVJZvPD7xG/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 10 set. 2025.

SANTOS, K. M. DOS. “O nosso sofrimento é maior do que a gente expressa”: As condições laborais dos entregadores por aplicativo no Distrito Federal. **Laborare**, Salvador, v. 6, n. 10, p. 150–163, 2023. Disponível em: <https://revistalaborare.org/index.php/laborare/article/view/189>. Acesso em: 19 jun. 2024.

SANTOS, L. A. DOS; DUTRA, R. Q. Regulação do Trabalho, Neoliberalismo e Pandemia. **Revista da Faculdade Mineira de Direito**, v. 25, n. 50, p. 197–218, 2022. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/index.php/Direito/article/view/25379>. Acesso em: 10 set. 2024.

SELIGMANN-SILVA, Edith. **Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo**. São Paulo: Cortez, 2022.

SILVA, C. A. da; SÁ, F. D. de; ALVES, S. B., FALCÃO e SÁ, D. A. B. O., NASCIMENTO JÚNIOR, L. S. Entre liberdade e vulnerabilidade: autopercepção de condições de saúde e segurança de trabalhadores que realizam entregas mediadas por aplicativo. **Interface - Comunicação, Saúde, Educação**, Botucatu, v. 29, Botucatu, n. Supl. 1, p. e250078, 2025. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/icse/a/BxJ89gM9RNhk9p7gp7KvBfB/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 28 ago. 2025.

SILVEIRA, Bruno Furtado. Impactos Psicossociais das Novas Tecnologias na Saúde e Segurança do Trabalhador. **Caderno Virtual**, Brasília, v. 1, n. 62, 2025. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/cadernovirtual/article/view/8410>. Acesso em: 29 ago. 2025.

SILVEIRA, S. A. Capitalismo digital. **Revista Ciências do Trabalho**, São Paulo, n. 20, p. 1-20, 2021. Disponível em: <https://rct.dieese.org.br/index.php/rct/article/view/286>. Acesso em: 28 ago. 2024.

SILVEIRA, Sérgio Amadeu da. Neocolonialismo ou imperialismo de dados? As novas veias abertas da América Latina? In: BIRLE, P.; WINDUS, A. (eds.). **Conocimiento, poder y transformación digital en América Latina**. Madrid: Iberoamericana; Frankfurt: Vervuert, p. 61-73, 2024. Disponível em: <https://www.iberoamericana-vervuert.es/FichaLibro2.aspx?P1=219291>. Acesso em: 26 set. 2025.

SILVESTRE, B. M.; SANTOS NETO, S. R. DOS; AMARAL, S. C. F. “Sem tempo, irmão”: o trabalho e o tempo livre de entregadores uberizados durante a pandemia de covid-19. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 43, p. e000421, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbce/a/bRmNFGYkKbYKVvKTCHD8Hst>. Acesso em 25 jun. 2024.

- SIQUEIRA, J. S.; WERNECK, G. L.; PENA, P. G. L.; FERNANDES, R. C. P. Trabalho subordinado de entregadores em empresas-plataforma de entrega e acidentes nas ruas: magnitude e fatores associados. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 41, n. 3, p. e00204723, 2025. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/v8VLprLzw5SzwBdqqb4xwf/abstract/?lang=pt>. Acesso em: 28 ago. 2025.
- SOARES, P. E.; ARAÚJO, A. C. M. de; PEREIRA, E. de F. da S. F. A invisibilidade das entregadoras de aplicativo: a uberização como elemento de precarização da divisão sexual do trabalho. **Brazilian Journal of Development**, [S. l.], v. 7, n. 5, p. 51611–51641, 2021. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/30272>. Acesso em: 10 set. 2025.
- SOARES, V. R.; VIEIRA, J. N.; FARIA, H. C. B. Bike Boys - A luta pela subsistência em meio à superexploração do iFood. In: **Anais do VII Congresso Brasileiro de Psicodinâmica e Clínica do Trabalho e I Congresso Brasileiro de Trabalho, Subjetividade e Práticas Clínicas: trabalho e bom viver podem caminhar juntos?** Palmas: UFT, 2023, p. 102-115. Disponível em: https://repositorio.uft.edu.br/bitstream/11612/7027/1/Anais%20Contrab%20UFF_2023_OFicial.pdf. Acesso em: 28 ago. 2025.
- TEODORO, M. C. M.; ANDRADE, K. B. O panóptico pós-moderno no trabalho. In: CARELLI, R. L.; CAVALCANTI, T. M.; FONSECA, V. P. da. (org). **Futuro do trabalho: os efeitos da revolução digital na sociedade**. Brasília: ESMPU, p. 251-271, 2020. Disponível em: <https://escola.mpu.mp.br/publicacoespesquisas/nao-periodicos/obras-avulsas/e-books-esmpu/futuro-do-trabalho-os-efeitos-da-revolucao-digital-na-sociedade>. Acesso em: 21 set. 2025.
- THIOLLENT, Michel. **Metodologia da pesquisa-ação**. 18. ed. São Paulo: Cortez, 2011.
- TRIVELLATO, M. C. S.; PAIXÃO, T. V. B. A Flexibilização dos Tempos de Trabalho como Base do Adoecimento. **Revista Direitos, Trabalho e Política Social**, Cuiabá, v. 6, n. 10, p. 110–133, 2020. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/rdtps/article/view/9753/6643>. Acesso 30 ago. 2024.
- UCHÔA-DE-OLIVEIRA, F. M. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 45, p. e22, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbso/a/CpWfR8RYCdd9skYTLxJjd5p#>. Acesso em: 25 jun. 2025.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. Instituto de Saúde Coletiva. Programa Integrado em Saúde Ambiental e do Trabalhador. Centro Colaborador da Vigilância dos Agravos à Saúde do Trabalhador. **Boletim Epidemiológico**. Acidentes de trabalho envolvendo motocicletas no Brasil, 2007-2018, Edição nº 16, ano X, 2020. Disponível em:

<http://www.ccvisat.ufba.br/wp-content/uploads/2020/06/boletimepidemiologicomoto.pdf>. Acesso em: 03 jun. 2024.

VASCONCELLOS, L. C. F. de; GAZE, R.; GUEDES, D. T.; SOUZA, D. de O.; CORRÊA FILHO, H. R.; RIBEIRO, F. S. N.; LAGES, I.; MAIO, I. de S.; FRANÇA, A. C. da S.; FRANCO, A. D. A saúde no trabalho é um direito humano. **Saúde Debate**. Rio de Janeiro, v. 49, n. 145, e 145ed., 2025. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sdeb/a/GNhst4T5Z5KKL6BsXsvZpVB/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 10 set. 2025.

WOODCOCK, J. **Marx at the Arcade: Consoles, Controllers, and Class Struggle**. Chicago: Haymarket Books, 2019.

WOODCOCK, J. **The Fight Against Platform Capitalism: An Inquiry into the Global Struggles of the Gig Economy**. [s.l.] University of Westminster Press, 2021. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/j.ctv1ktbdrm>. Acesso em: 28 ago. 2025.

ZAMORA, Martín Andrés Moreira. Motoristas e Entregadores em Luta Contra a Uberização: O caso do Coletivo Independente de Trabalhadores em App's (CITA). **Revista Cronos**, Natal, v. 25, n. 1, p. 64–86, 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/cronos/article/view/35431>. Acesso em: 14 set. 2025.

APÊNDICE 1 – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO

1. Codinome
2. Idade
3. Sexo
4. Naturalidade
5. Local de moradia
6. Estado civil
7. Escolaridade (trajetória escolar)

2. DADOS DA TRAJETÓRIA PROFISSIONAL - JORNADA DE TRABALHO

1. Qual sua Profissão?
2. Tinha outra ocupação? em qual setor? era vínculo formal ou informal?
3. Em quantos aplicativos você é cadastrado?
4. Quais são esses aplicativos? Fica conectado (logado) em mais de um ao mesmo tempo?
5. Você é conectado a nuvem ou ao operador logístico?
6. Quantas horas você trabalha por dia? Quantos dias da semana?
7. Faz pausas durante o trabalho? Para descanso ou realizar as refeições? Em que local realiza as pausas?
8. Há pontos de apoio disponíveis para os(as) trabalhadores(as) de entrega?
9. Como você avalia as condições desses pontos de apoio?
10. Qual seus ganhos semanais? Seu rendimento mensal?
11. É preestabelecido um valor pelo km rodado? O valor muda conforme o dia, o clima ou o horário?

3. DADOS SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO – FORMAS DE ORGANIZAÇÃO E GESTÃO DO TRABALHO

1. Como é realizado o seu trabalho?

2. Há quanto tempo você trabalha com plataforma digital de entrega? É sua única fonte de renda?
3. Em que região do DF você trabalha?
4. Você pode decidir em que regiões do DF trabalhar?
5. É estabelecido metas a cumprir?
6. Você sente-se pressionado a cumprir as metas em um determinado tempo?
7. O seu trabalho é avaliado pela empresa, pelos clientes?
8. A empresa estimula a competição entre os trabalhadores?
9. Você pode recusar entregas?
10. Você já sofreu algum bloqueio da plataforma?
11. Você recebeu alguma capacitação ou treinamento para começar a trabalhar com entregas de moto ou bicicleta?
12. Você utiliza equipamentos de proteção pessoal? a empresa fornece algum equipamento?

4. DADOS SOBRE AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E SAÚDE DO TRABALHADOR E DA TRABALHADORA

1. Você já sofreu algum acidente e/ou adoecimento relacionado ao seu trabalho?
2. Já presenciou ou soube de acidente e/ou adoecimento relacionado ao trabalho com algum colega?
3. Você já sofreu assédio (moral ou sexual) durante seu trabalho?
4. Você já sofreu alguma discriminação no seu trabalho?
5. Na sua percepção a que tipos de riscos/perigo você está exposto durante o seu trabalho?
6. Como são realizadas suas refeições?
7. Você realiza três refeições diárias? (Café da manhã, almoço e jantar)
8. São preparadas com antecedência ou come na rua?
9. Tem acesso a algum local para realização das refeições durante o trabalho?
10. Como é a ingestão de água durante o dia de trabalho? Bebe em médio quantos litros de água?
11. Quanto as necessidades fisiológicas, tem acesso fácil a banheiro?

12. Você dorme quantas horas por dia?
13. Tem dificuldade pra dormir?
14. Você já procurou atendimento médico para relatar acidente ou adoecimento relacionado ao seu trabalho?
15. Faz algum tratamento ou acompanhamento médico? Possui alguma doença anterior antes de trabalhar como entregador por plataforma digital?
16. A empresa disponibiliza algum canal de atendimento com o trabalhador para orientações ou ajuda em caso de acidente ou adoecimento relacionado ao trabalho?

5. DADOS SOBRE A PERCEPÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO POR PLATAFORMA DIGITAL

1. Qual sua percepção sobre a regulamentação do trabalho por plataformas digitais?
2. Você contribui com a previdência social?
3. Você faz parte de alguma associação ou sindicato?

APÊNDICE 2 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE

Convidamos o(a) Senhor(a) a participar voluntariamente do projeto de pesquisa *trabalhadores e trabalhadoras de entrega por plataformas digitais no Distrito Federal: condições de trabalho, vida e saúde*, sob a responsabilidade da pesquisadora **Josilene Branco de Souza Sales**. O projeto busca conhecer as condições de trabalho dos(as) entregadores(as) por plataformas digitais do DF. O objetivo desta pesquisa é *analisar como as condições de trabalho repercutem na vida e saúde dos trabalhadores e trabalhadoras de entrega por plataformas digitais no Distrito Federal*.

O(a) senhor(a) receberá todos os esclarecimentos necessários antes e no decorrer da pesquisa e lhe asseguramos que seu nome não aparecerá sendo mantido o mais rigoroso sigilo pela omissão total de quaisquer informações que permitam identificá-lo(a).

A sua participação se dará por meio de *entrevista semiestruturada, registro de imagem e voz* que ficarão sob a guarda da pesquisadora responsável. *As entrevistas presenciais e/ou virtuais poderão ser realizadas em espaços públicos de convivência ao ar livre ou em sala reservada da UnB, no Campus Darcy Ribeiro*, em data previamente acordada, com um tempo estimado de **50 minutos** para a sua realização.

Os riscos decorrentes de sua participação na pesquisa são *possível desconforto por abordar sua prática profissional ou o tempo para a realização da entrevista presencial*, podendo ser *minimizada com a realização de entrevistas de forma virtual nos horários disponíveis do(a) trabalhador(a)*. Ademais, pode ocorrer *perda de confidencialidade dos dados, mas a pesquisadora garante o anonimato dos participantes*. Se o(a) senhor(a) aceitar participar, estará *contribuindo para compreensão sobre a temática do trabalho de entrega por plataforma digital no DF*. Os benefícios são *ampliar as discussões para promover a melhoria das condições de trabalho dos(as) trabalhadores(as) de entrega por plataformas digitais no DF*.

O(a) Senhor(a) pode se recusar a responder (ou participar de qualquer procedimento) qualquer questão que lhe traga constrangimento, podendo desistir de participar da pesquisa em qualquer momento sem nenhum prejuízo para o(a) senhor(a). Sua participação é voluntária, isto é, não há pagamento por sua colaboração. Todas as despesas que o(a) senhor(a) tiver

relacionadas diretamente ao projeto de pesquisa (tais como, passagem para o local da pesquisa, alimentação no local da pesquisa ou exames para realização da pesquisa) serão cobertas pelo pesquisador responsável.

Caso haja algum dano direto ou indireto decorrente de sua participação na pesquisa, o(a) senhor(a) deverá buscar ser indenizado, obedecendo-se as disposições legais vigentes no Brasil. Os resultados da pesquisa serão divulgados na Universidade de Brasília – UnB podendo ser publicados posteriormente. Os dados e materiais serão utilizados somente para esta pesquisa e ficarão sob a guarda do pesquisador por um período de cinco anos, após isso serão destruídos. Se o(a) Senhor(a) tiver qualquer dúvida em relação à pesquisa, por favor telefone para **a pesquisadora Josilene Branco de Souza Sales**, na **Universidade de Brasília** no telefone, disponível inclusive para ligação a cobrar. Informamos que o contato com o pesquisador pode ser feito a qualquer hora. E-mail da pesquisadora: ***josilenesales@gmail.com***.

Este projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Ciências da Saúde (CEP/FS) da Universidade de Brasília. O CEP é composto por profissionais de diferentes áreas cuja função é defender os interesses dos participantes da pesquisa em sua integridade e dignidade e contribuir no desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos. As dúvidas com relação à assinatura do TCLE ou os direitos do participante da pesquisa podem ser esclarecidos pelo telefone (61) 3107-1947 ou do e-mail cepfs@unb.br ou cepfsunb@gmail.com, outras informações podem ser conferidas no site <https://fs.unb.br/comite-de-etica-cep-fs/sobre-cep>. O CEP/FS se localiza na Faculdade de Ciências da Saúde, Campus Universitário Darcy Ribeiro, Universidade de Brasília, Asa Norte.

O consentimento para participação da entrevista no formato virtual se dará por meio de gravação de voz, vídeo ou imagem. Ao concordar você declara que entendeu a pesquisa, que tirou as dúvidas com a pesquisadora e aceita participar. Será encaminhado uma cópia, assinada pela pesquisadora, para seu e-mail. É importante que você guarde em seus arquivos uma cópia deste documento.

Assinatura, Local e Data.

APÊNDICE 3 – TERMO DE CESSÃO DE USO DE IMAGEM E/OU VOZ PARA FINS CIENTÍFICOS E ACADÊMICOS

Termo de Cessão de uso de Imagem e/ou Voz para Fins Científicos e Acadêmicos

Protocolo de Pesquisa, CAAE (76924024.1.0000.0030), CEP/FS-UnB, aprovado em 18 de março de 2024.

Por meio deste termo, o participante do estudo “trabalhadores e trabalhadoras de entrega por plataformas digitais no Distrito Federal: condições de trabalho, vida e saúde”, de forma livre e esclarecida, cede o direito de uso das fotografias, vídeos e/ou voz adquiridos durante a realização do tratamento clínico a que foi submetido ou durante sua participação em estudo/pesquisa anterior, e autoriza a pesquisadora, Josilene Branco de Souza Sales, do CPF e matrícula, na Universidade de Brasília - UnB, responsável pelo trabalho a:

(a) utilizar e veicular as fotografias, vídeos e/ou voz obtidas durante seu tratamento clínico ou durante sua participação em estudo/pesquisa anterior na(o) dissertação do Programa de Pós-graduação em Saúde Coletiva - Mestrado Profissionalizante, para fim de obtenção de grau acadêmico (e/ou divulgação científica), sem qualquer limitação de número de inserções e reproduções, desde que essenciais para os objetivos do estudo, garantida a ocultação de identidade (mantendo-se a confidencialidade e a privacidade das informações), inclusive, mas não restrito a ocultação da face e/ou dos olhos, quando possível;

(b) veicular as fotografias, vídeos e/ou voz acima referidas na versão final do trabalho acadêmico, que será obrigatoriamente disponibilizado na página web da biblioteca (repositório) da Universidade de Brasília – UnB, ou seja, na internet, assim tornando-as públicas;

(c) utilizar as fotografias, vídeos e/ou voz na produção de quaisquer materiais acadêmicos, inclusive aulas e apresentações em congressos e eventos científicos, por meio oral (conferências) ou impresso (pôsteres ou painéis);

(d) utilizar as fotografias, vídeos e/ou voz para a publicação de artigos científicos em meio impresso e/ou eletrônico para fins de divulgação, sem limitação de número de inserções e reproduções;

(e) no caso de imagens, executar livremente a montagem das fotografias, realizando cortes e correções de brilho e/ou contraste necessários, sem alterar a sua veracidade, utilizando-as exclusivamente para os fins previstos neste termo e responsabilizando-se pela guarda e pela utilização da obra final produzida;

(f) no caso da voz, executar livremente a edição e montagem do trecho, realizando cortes e correções necessárias, assim como de gravações, sem alterar a sua veracidade, utilizando-as exclusivamente para os fins previstos neste termo e responsabilizando-se pela guarda e pela utilização da obra final produzida.

O participante declara que está ciente que não haverá pagamento financeiro de qualquer natureza neste ou em qualquer momento pela cessão das fotografias, dos vídeos e/ou da voz, e que está ciente que pode retirar seu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma, salvo os materiais científicos já publicados.

É vedado ao(s) pesquisador(es) utilizar as fotografias, os vídeos e/ou a voz para fins comerciais ou com objetivos diversos da pesquisa proposta, sob pena de responsabilização nos termos da legislação brasileira. O(s) pesquisador(es) declaram que o presente estudo/pesquisa será norteado pelos normativos éticos vigentes no Brasil.

O consentimento do participante no formato virtual se dará por meio de gravação de voz, vídeo e imagem de aceitação do termo de cessão de imagem e/ou som de voz. Ao concordar que aceita participar será encaminhado uma cópia, assinada pela pesquisadora, para seu e-mail. É importante que você guarde em seus arquivos uma cópia deste documento.

Local e data

Pesquisador Responsável

Participante do Estudo