



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, CONTABILIDADE E GESTÃO
DE POLÍTICAS PÚBLICAS
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

THIAGO SILVA PAULINO

ENTREGADORES NA ECONOMIA DE PLATAFORMA:
Uma análise financeira da precarização em tempos de Uberização no Distrito
Federal e entorno – Brasil.

BRASÍLIA

2024

THIAGO SILVA PAULINO

ENTREGADORES NA ECONOMIA DE PLATAFORMA:

Uma análise financeira da precarização em tempos de Uberização no Distrito Federal e entorno – Brasil.

Monografia apresentada ao Departamento de Administração da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas da Universidade de Brasília, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Administração.

Orientador: Professor Dr. Jorge Luis Triana Riveros

BRASÍLIA

2024

THIAGO SILVA PAULINO

ENTREGADORES NA ECONOMIA DE PLATAFORMA:

Uma análise financeira da precarização em tempos de Uberização no Distrito Federal e entorno – Brasil.

A Comissão Examinadora, abaixo identificada, aprova o Trabalho de Conclusão do Curso de Administração da Universidade de Brasília do aluno

Thiago Silva Paulino

Doutor, Jorge Luis Triana Riveros

Professor-Orientador

Mestre, Olinda Maria Gomes Lesses

Professor-Examinador

Doutor, Lúcio Willian Mota Siqueira

Professor-Examinador

Brasília, 09 de setembro de 2024.

Vivemos em tempos líquidos. Nada foi feito para durar.

Amor Líquido (2003), Zygmunt Bauman

RESUMO

A pesquisa aborda a precarização do trabalho de entregadores de aplicativos no contexto da "uberização" da economia, com foco no Distrito Federal e entorno, tendo como objetivo geral analisar os rendimentos desses trabalhadores, destacando a diferença entre a percepção dos ganhos e a realidade financeira enfrentada, considerando os custos operacionais e despesas não contabilizadas. A metodologia adotada foi quantitativa e qualitativa, utilizando questionários aplicados a 55 *motoboys* da região, cujos dados foram coletados por meio de *survey* online e analisados por estatísticas descritivas e análise de conteúdo. Os resultados revelaram uma significativa diferença entre o rendimento bruto e líquido dos entregadores, principalmente devido a altos custos operacionais como manutenção do veículo e combustível. A maioria dos trabalhadores possui ensino médio completo, com predominância na faixa etária de 18 a 34 anos. Além disso, os entrevistados relataram uma percepção de desvalorização e precariedade na sua ocupação, o que afeta diretamente sua satisfação e qualidade de vida. Com a análise dos dados foi possível concluir que a "uberização" intensifica a precariedade laboral, evidenciando uma desconexão entre a percepção dos rendimentos e a realidade financeira dos entregadores, o que destaca a necessidade de políticas públicas que assegurem condições de trabalho mais justas e dignas para esses profissionais.

Palavras-chave: Uberização, Precarização, *Motoboys*.

ABSTRACT

The research addresses the precarization of app-based delivery workers' labor in the context of the "uberization" of the economy, with a focus on the Federal District and surrounding areas. The main objective is to analyze these workers' earnings, highlighting the discrepancy between their perceived income and the financial reality they face, considering operational costs and unaccounted expenses. The methodology used was both quantitative and qualitative, involving questionnaires administered to 55 motorbike couriers in the region. Data was collected through an online survey and analyzed using descriptive statistics and content analysis. The results revealed a significant difference between the gross and net income of the delivery workers, mainly due to high operational costs such as vehicle maintenance and fuel. Most of the workers have completed high school, with a predominance in the age group of 18 to 34 years. Additionally, the respondents reported a sense of devaluation and precariousness in their occupation, which directly affects their job satisfaction and quality of life. The study concludes that "uberization" intensifies labor precariousness, highlighting a disconnect between the perceived earnings and the financial reality of delivery workers. This underscores the need for public policies that ensure fairer and more dignified working conditions for these professionals.

Keywords: Uberization, Precarization, Motorbike Couriers.

RESUMEN

La investigación aborda la precarización del trabajo de los repartidores de aplicaciones en el contexto de la "uberización" de la economía, con un enfoque en el Distrito Federal y sus alrededores. El objetivo principal es analizar los ingresos de estos trabajadores, destacando la discrepancia entre la percepción de sus ganancias y la realidad financiera que enfrentan, considerando los costos operativos y los gastos no contabilizados. La metodología utilizada fue tanto cuantitativa como cualitativa, mediante cuestionarios aplicados a 55 motociclistas de la región. Los datos fueron recolectados a través de una encuesta en línea y analizados utilizando estadísticas descriptivas y análisis de contenido. Los resultados revelaron una diferencia significativa entre los ingresos brutos y netos de los repartidores, principalmente debido a los altos costos operativos como el mantenimiento del vehículo y el combustible. La mayoría de los trabajadores tiene educación secundaria completa, con una predominancia en el grupo de edad de 18 a 34 años. Además, los encuestados informaron una percepción de desvalorización y precariedad en su ocupación, lo que afecta directamente su satisfacción laboral y calidad de vida. El estudio concluye que la "uberización" intensifica la precariedad laboral, evidenciando una desconexión entre la percepción de los ingresos y la realidad financiera de los repartidores, lo que subraya la necesidad de políticas públicas que aseguren condiciones de trabajo más justas y dignas para estos profesionales.

Palabras clave: Uberización, Precarización, Motociclistas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Mapa de Brasília e cidades satélites.	25
--	----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores.	21
Gráfico 2 Gráfico mensal dos entregadores com o trabalho com aplicativo por grandes regiões.	23
Gráfico 3 Pesquisa de gênero	29
Gráfico 4 Faixa etária dos Entregadores.....	30
Gráfico 5 Período que trabalha com entrega.....	31
Gráfico 6 Nível de escolaridade	31
Gráfico 7 Horas trabalhadas por dia.....	32
Gráfico 8 Gastos com Manutenção	34
Gráfico 9 Gastos com combustível.....	34
Gráfico 10 Gastos com Alimentação durante o trabalho	35
Gráfico 11 Salário percebido pelos entrevistados.	37
Gráfico 12 Gastos com Telefone/internet.	38

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos entregadores e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas.	22
Tabela 2 Categorias a priori e suas subcategorias a posteriori	28
Tabela 3 Ganhos dos entregadores por jornada mensal	37

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
1.1	CONTEXTUALIZAÇÃO	12
1.2	FORMULAÇÃO DO PROBLEMA	14
1.3	OBJETIVO GERAL	14
1.4	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	15
1.5	JUSTIFICATIVA	15
2	REFERENCIAL TEÓRICO	16
2.1	A PRECARIIDADE DO TRABALHO DE MOTOBOY	16
2.2	A AUSÊNCIA DE GARANTIAS	18
2.3	HORÁRIO DE TRABALHO E REMUNERAÇÃO	21
2.4	A EXPOSIÇÃO LABORAL E OS RISCOS	24
3	MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA	25
3.1	CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DO ESTUDO	25
3.2	AMOSTRA DA PESQUISA	26
3.3	INSTRUMENTOS DE PESQUISA	27
3.4	PROCEDIMENTOS DE COLETA E DE ANÁLISE DE DADOS	27
4	RESULTADOS E DISCUSSÃO	28
4.1	CARACTERIZAÇÃO DOS ENTREGADORES DE APLICATIVO	29
4.2	PERCEPÇÕES DOS ENTREGADORES DE APLICATIVOS: RENDIMENTOS LÍQUIDO E BRUTO, CUSTOS E DESPESAS	33
4.2.1	Rendimentos dos Entregadores	33
4.2.2	Principais Custos e Despesas	33
4.2.3	Bonificações e Perdas de Receita	35
4.3	CUSTOS E DESPESAS ASSOCIADOS AO TRABALHO DE ENTREGA POR APLICATIVOS	36
4.4	PRINCIPAIS DESAFIOS ENFRENTADOS PELOS ENTREGADORES DE APLICATIVOS	38
4.5	PRECARIIDADE E FALTA DE VALORIZAÇÃO	40
	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	41
	REFERÊNCIAS	44
	APÊNDICE A	47

1 INTRODUÇÃO

A pandemia da covid-19 deixou ainda mais evidente a precarização do trabalho dos motoboys¹, isto pode ser visto com o grande aumento da demanda por entregas devido ao isolamento social e ao fechamento de diversos estabelecimentos, esses trabalhadores enfrentaram uma carga de trabalho maior e muitas vezes sem a devida compensação financeira. A pressão para realizar mais entregas em menos tempo não só aumentou o risco de acidentes como também elevou os níveis de estresse. Além disso, a falta de proteção adequada, como equipamentos de segurança e medidas contra a contaminação, deixou claro como esses profissionais estão expostos e desamparados em suas condições de trabalho (Cardoso, 2022).

Atualmente, o mercado de trabalho passa por transformações que estão sendo impulsionadas pelo avanço tecnológico e pelas mudanças nas relações de trabalho. Esse processo de reorganização e reestruturação do trabalho teve início com a crise estrutural do capital na década de 1970, marcada por uma longa recessão. A chamada "uberização"² da economia, caracterizada pelo crescente uso de plataformas digitais para a prestação de serviços sob demanda, como o transporte e a entrega de mercadorias. Esse fenômeno, vinculado à Indústria 4.0, tem alterado de forma significativa a natureza e as condições de trabalho, especialmente para os entregadores de aplicativos, como os motoboys (Alves, 2009).

Nesse contexto de transformações econômicas, surge o fenômeno da "uberização" do trabalho como uma expressão atual da precariedade sofrida pelos trabalhadores de aplicativo. Essa tendência não se restringe apenas a uma plataforma, também abrange uma variedade de setores e empresas que utilizam novas tecnologias para organizar e intermediar o trabalho, promovendo a flexibilização e a desregulamentação das relações de trabalho (Antunes, 2018).

¹ Coletam e entregam documentos, valores, mercadorias e encomendas. Realizam serviços de pagamento e cobrança, roteirizam entregas e coletas. Localizam e conferem destinatários e endereços, emitem e coletam recibos do material transportado. Preenchem protocolos, conduzem e consertam veículos. classificação Brasileira de Ocupações, registro nº 5191-10 (Ministério do Trabalho e Emprego 2006)

² Um movimento trabalhista cada vez mais anêmico que deixou os trabalhadores mais vulneráveis ao endurecimento das táticas dos empregadores; políticas econômicas neoliberais que enfraqueceram os regulamentos econômicos e trabalhistas e as provisões de seguro social; concorrência global mais acirrada, que mudou o equilíbrio de poder para os empregadores; e tecnologias que tornam supérfluo o trabalho não qualificado (VALLAS; PRENER, 2012, p. 334-335)

Portanto, a intensificação da precariedade no modo de trabalho dos motoboys é o ponto de partida para a discussão do presente estudo. No contexto brasileiro, o trabalho é tratado como mercadoria, e o trabalhador, que possui apenas sua força de trabalho, é obrigado a vendê-la para sobreviver. Esse processo é marcado pela precarização e superexploração, onde a intensificação da jornada de trabalho e a redução das condições de consumo agravam a situação dos trabalhadores. Além disso, fatores como a superpopulação de mão de obra e a falta de oportunidades contribuem para a deterioração das condições de trabalho (Alves, 2009).

Assim, é importante entender mais sobre a realidade dos rendimentos dos entregadores de aplicativos e a desconexão entre o que eles acreditam ser seu rendimento e o que realmente é. O fato da propagação da narrativa da flexibilidade e autonomia frequentemente mascara as péssimas condições de trabalho e o baixo rendimento dos trabalhadores, especialmente quando as despesas do trabalho são incluídas (Sennett, 2005; Cebrap, 2023).

Na realidade marcada pela superexploração, a relação entre o valor da força de trabalho e os salários pagos é extremamente desproporcional. A elevação do custo de reprodução social da vida urbana, com a inclusão de novos componentes, não foi repassada aos salários reais. Consequentemente, ocorre um rebaixamento salarial e uma deterioração das condições de vida (Marini, 1972).

Em Brasília, o perfil médio dos entregadores de aplicativo é de um trabalhador com 31 anos, sendo que aproximadamente 74% possuem ensino médio completo. A grande maioria é do sexo masculino, com uma jornada de trabalho de cerca de 44h semanais. Em relação ao estado civil, cerca de 62% dos motoboys do Distrito Federal são solteiros. Ainda sobre os entregadores de Brasília, segundo a pesquisa feita por Reis (2023), a maioria dos motoboys trabalham apenas com aplicativos de entrega não dividindo seu tempo com outras ocupações profissionais (Reis, 2023).

Ao abordar essa questão, a pesquisa visa oferecer *insights* relevantes para políticas e práticas destinadas a protegerem os direitos dos motoboys. A investigação sobre os rendimentos dos entregadores de aplicativos é importante para criar estratégias que visem melhorar as condições de trabalho e promover uma maior igualdade no mercado de trabalho atual. No entanto, é importante esclarecer o conceito de "igualdade" no mercado de trabalho: trata-se de garantir condições justas e equitativas, especialmente no que diz respeito à remuneração, direitos trabalhistas

e proteção social, visando reduzir as disparidades que afetam esses trabalhadores. Além disso, a pesquisa busca analisar de forma crítica e detalhada e contribuir para o debate acadêmico e político sobre os impactos da "uberização" da economia no mundo do trabalho.

1.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

A precarização do trabalho, especialmente no contexto dos motoboys e a influência da "uberização", representa um tema de relevância crescente em um cenário de transformações profundas nas relações laborais e no atual mercado de trabalho, assim, no Brasil, observa-se um aumento significativo no uso de aplicativos e plataformas digitais para organizar e intermediar o trabalho, resultando em novas formas de emprego marcadas pela flexibilização e desregulamentação. (Bianchi, 2020; Abílio, 2019). Desta maneira, no contexto brasileiro é propício para a análise desse fenômeno, dada a complexa interação entre fatores econômicos, sociais e políticos. O crescimento da "uberização" do trabalho nos mostra não apenas mudanças tecnológicas, mas também respostas estratégicas a desafios como o desemprego, a informalidade e a busca por renda a mais em um contexto de fragilização do mercado de trabalho formal.

Em vista disso, os motoboys, são um grupo de destaque nesse contexto, em que, esses profissionais enfrentam condições de trabalho desafiadoras, incluindo jornadas prolongadas, exposição a riscos de acidentes e ausência de direitos trabalhistas, portanto, essa nova realidade tem impactado diretamente esses profissionais, transformando a forma de trabalho e as condições de vida (Abílio, 2019).

Assim, as plataformas digitais e aplicativos de *delivery*, de acordo com Marinho (2022), costumam violar direitos trabalhistas ao estipular uma velocidade de entregas priorizando a pontualidade e o alto número de serviços realizados, o que acaba comprometendo a segurança dos motoboys, nesta sequência, sem vínculo empregatício formal, os entregadores não têm garantias de direitos essenciais, resultando em maior vulnerabilidade e precarização das condições de trabalho, destacando a necessidade urgente de assegurar proteções mínimas e responsabilizar as plataformas pelos danos causados.

Ao longo dos anos, as empresas de aplicativos têm promovido com veemência a ideia da flexibilidade no trabalho, exaltando as vantagens de uma relação "sem

patrão". Esse discurso se alinha diretamente à ideologia neoliberal do empreendedorismo, que tenta transformar o trabalhador em um suposto autônomo ou "empreendedor" (Abílio, 2017; Dardot e Laval, 2016).

Nesse contexto, o motoboy é levado a acreditar que tem controle sobre seu trabalho e sua jornada, o que cria uma ilusão de liberdade. No entanto, essa narrativa esconde a realidade de que as regras do jogo são ditadas pelas plataformas, sem qualquer poder de decisão ou negociação por parte dos trabalhadores (Abílio, 2017)

Essa é uma das vitórias ideológicas do neoliberalismo: a capacidade de capturar o imaginário do trabalhador, fazendo-o sentir parte do grande capital, do mundo dos negócios e das finanças. Ao se ver como empreendedor, o motoboy imagina estar mais próximo da burguesia, compartilhando de uma suposta ascensão social. No entanto, essa percepção é subjetiva e ilusória. O trabalhador, mesmo percebendo seus rendimentos como fruto de seu próprio esforço, continua preso a uma lógica de superexploração, sem os direitos e a segurança que a formalidade poderia oferecer. Essa crença o distancia da luta por condições mais justas de trabalho e o aproxima da ideia de que pode, sozinho, "vencer" no mercado.

Contudo, o empreendedorismo promovido pelas empresas de aplicativos não corresponde àquela imagem tradicional de criação, inovação e autorrealização. Segundo Vallas (2012), o verdadeiro empreendedorismo implica a capacidade de mudar paradigmas e criar algo novo. No caso dos motoboys, o que vemos é uma pseudo-ascensão de classe, já que, na prática, esses trabalhadores não têm ingerência sobre seu trabalho e seguem as regras impostas pelas plataformas. Quando tentam flexibilizar ou contornar essas normas, são rapidamente punidos, reforçando que a liberdade e o controle sobre o trabalho são apenas ilusões (Moraes, 2023).

Por fim, os rendimentos adquiridos pelos motoboys acabam sendo comprometidos uma vez que os custos de manutenção das suas motos, utilizadas para realizar a atividade fim, consomem parte de seus ganhos. Segundo Antunes (2018), os trabalhos para empresas-plataformas são caracterizados por remunerações insatisfatórias, e quando somados aos custos associados à sua execução, tornam sua realização praticamente inviável ou obrigam os trabalhadores a dedicarem longas horas ao longo de praticamente toda a semana.

1.2 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

O problema de pesquisa surge da diferença entre a percepção dos rendimentos dos entregadores de aplicativos e sua realidade financeira, considerando as despesas não contabilizadas adequadamente. Embora haja uma ideia de que trabalhar como entregador de aplicativos oferece flexibilidade e autonomia, há uma lacuna em relação ao entendimento preciso dos ganhos efetivos desses trabalhadores após descontadas as despesas operacionais (Moraes, 2019).

A literatura existente sobre o tema destaca a crescente preocupação com a precarização do trabalho na era da "uberização", ressaltando as condições desafiadoras enfrentadas pelos entregadores de aplicativos. No entanto, ainda falta uma investigação detalhada sobre a relação entre as percepções dos entregadores quanto aos seus ganhos e a realidade financeira que enfrentam no dia a dia (Cebrap, 2022). Portanto, o ponto mais importante do problema de pesquisa está na discordância entre a imagem que é mostrada de rendimentos satisfatórios e a experiência financeira real dos entregadores de aplicativos, levando em conta os custos associados à realização dessa atividade.

Dessa forma, a pergunta que permeará a pesquisa deste trabalho é: Qual é a discrepância entre a percepção dos entregadores de aplicativos sobre seus ganhos e a realidade financeira que enfrentam, considerando as despesas não contabilizadas, e como essa discrepância impacta a precarização do trabalho nesse contexto de "uberização" da economia?

Essa questão será avaliada e estudada de maneira a garantir a precisão da investigação proposta, buscando elucidar as nuances e implicações da precarização do trabalho dos entregadores de aplicativos no cenário atual.

1.3 OBJETIVO GERAL

Analisar os rendimentos dos entregadores de aplicativos, com foco na análise da discrepância entre as percepções dos trabalhadores sobre seus ganhos e a realidade financeira dos motoboys de Brasília e entorno.

1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar as percepções dos entregadores de aplicativos sobre seus rendimentos e condições de trabalho;
- Descrever os custos e despesas associados ao trabalho de entrega por aplicativos, incluindo aspectos como manutenção da motocicleta, combustível e equipamentos;
- Comparar as percepções dos entregadores com dados reais sobre seus rendimentos líquidos, considerando os custos e despesas incorridos;
- Conhecer os principais desafios enfrentados pelos entregadores de aplicativos em termos de renda, condições de trabalho e perspectivas de carreira.

1.5 JUSTIFICATIVA

A pesquisa sobre os rendimentos dos entregadores de aplicativos e a discrepância entre percepções e realidade financeira é fundamental para proporcionar uma compreensão mais realista da precarização do trabalho no contexto de "uberização" da economia. Logo, a importância dessa investigação está na necessidade de se produzir mais conhecimento no tocante tema, uma vez que, os estudos detalhados sobre a relação entre as percepções dos trabalhadores e suas condições financeiras reais não são tão comuns na literatura. Os estudos existentes destacam a preocupação crescente com a precarização do trabalho de entregadores em plataformas digitais, mas não fazem uma análise mais profunda da discrepância entre a percepção e realidade financeira efetiva dos entregadores.

Essa pesquisa visa fornecer *insights* para dar apoio a criação de políticas e práticas destinadas a proteger os direitos dos trabalhadores nesse setor. Compreender melhor a dinâmica dos rendimentos dos entregadores de aplicativos pode ajudar na formulação de estratégias para mitigar os impactos negativos da "uberização" da economia sobre as condições de trabalho e o bem-estar dos trabalhadores.

Dessa forma, o objetivo desta pesquisa é investigar os rendimentos dos entregadores de aplicativos, com foco na análise da diferença entre as percepções dos trabalhadores sobre seus ganhos e a realidade financeira, levando em

consideração as despesas que muitas vezes não são adequadamente contabilizadas. Ao fazer isso, o trabalho busca contribuir para a compreensão da precarização do trabalho dos entregadores em um contexto de "uberização", onde a flexibilidade e a autonomia podem mascarar condições de trabalho desfavoráveis e rendimentos insuficientes.

Ao delimitar o escopo da pesquisa para focar nos rendimentos dos entregadores e na percepção versus realidade financeira, pretende-se oferecer uma análise detalhada e contextualizada desse aspecto específico da "uberização" do trabalho, complementando os estudos existentes e contribuindo para um entendimento mais abrangente das dinâmicas atuais do mercado de trabalho.

Portanto, esta pesquisa é justificada pela sua relevância teórica e prática, buscando preencher uma lacuna na literatura existente e fornecer informações fundamentais para a promoção de condições de trabalho mais justas e sustentáveis para os entregadores de aplicativos.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 A PRECARIIDADE DO TRABALHO DE MOTOBOY

Os motoboys desempenham um papel crucial na dinâmica urbana, realizando entregas rápidas e eficientes em um mundo cada vez mais acelerado. No entanto, por trás da agilidade e conveniência que oferecem, os profissionais desse setor enfrentam uma realidade marcada pela precariedade e de desafios significativos como acidentes de trânsito, assaltos e ausências de garantias (Bianchi, 2020).

Refletir sobre o modo de trabalho dos motoboys, como ele acontece e como ele afeta a vida do trabalhador se faz necessário no atual contexto do país, onde cerca 322.799 pessoas trabalham como entregadores de aplicativos (Cebrap, 2023). Esses trabalhadores são, em sua grande maioria, jovens, negros e de regiões periféricas nas principais cidades do país (Aliança bike, 2019) e desempenham um papel importantíssimo na dinâmica da uberização do trabalho, uma forma de gerenciamento, controle e organização laboral (Abílio, 2017). É importante destacar que, entre os entregadores de plataforma, o emprego formal é uma realidade quase inexistente, colaborando ainda mais com o processo de precarização do trabalho do motoboy (Krein, 2020).

Dessa forma, as plataformas de trabalho digitais, atuam nesse processo de precarização, de forma que descaracterizam a relação laboral entre as empresas e os trabalhadores. Não oferecem qualquer tipo de direitos trabalhistas como repouso remunerado, férias, FGTS entre outros direitos garantidos pela Carta Magna aos trabalhadores brasileiros (Cardoso, 2022). Desse modo, a precariedade do trabalho de motoboy foi e é um tema de preocupação também quando se considera o impacto da pandemia da COVID-19. Alguns estudos destacam a intensificação dos problemas estruturais enfrentados por esses trabalhadores, como longas jornadas, desproteção, baixos rendimentos e falta de diálogo com as plataformas (Cardoso, 2022). No Brasil, esses fatores são tanto estruturais quanto estruturantes da reprodução pelo trabalho, a disseminação da pandemia da COVID-19 colocou em evidência, agravando ainda mais a precariedade do trabalho em todo o mundo, levando a um aumento da superexploração e desvalorização do trabalho (Ribeiro; B.A, 2020).

Diante o exposto, é importante destacar o conceito de uberização, que nada mais é do que a precarização do trabalho, onde é retirado dos trabalhadores informais seus direitos e garantias trabalhistas, fazendo com que eles estejam disponíveis apenas quando existe demanda, configurando assim o trabalho intermitente. Embora na literatura Ludmila Abílio utilize o termo *just-in-time* para descrever essa dinâmica, é importante ressaltar que esse conceito carrega uma dimensão mais ampla, advindo do modelo toyotista configura-se pelo rigoroso controle do estoque, de produção em quantidade para atender a demanda, Sistema Kaban (Oliveira, 2000; De Stefano, 2016; Abílio, 2017). Para estes profissionais a realidade é desafiadora, principalmente quando pensamos nos *bikeboys*, onde suas jornadas, remuneração e condições de trabalho são obscuras e sujeitas a constantes mudanças (Aliança Bike, 2019; Abílio, 2019).

A precariedade no mercado de trabalho sempre foi uma realidade no Brasil, uma economia periférico-dependente, inserida na divisão internacional do trabalho como produtora de matéria-prima, com uma industrialização tardia e marcada pelo uso de maquinaria obsoleta vinda do capital central tecnologicamente desenvolvido. Nesse contexto, a uberização, segundo Harvey, faz parte de um processo de transformação do papel do Estado, da concentração de renda, das inovações tecnológicas e da liberalização econômica. Esse processo tem formado uma legião de trabalhadores informais, transformando-os em amadores e resultando na perda de

um formato estável e regulamentado de suas remunerações, além de jornadas exaustivas de trabalho (Abílio, 2017).

Em resumo, a precariedade do trabalho dos motoboys reflete um cenário mais amplo de desafios estruturais enfrentados por diversos trabalhadores em diferentes setores no Brasil, exigindo uma atuação urgente do Estado para garantir direitos e proteção a esses profissionais.

2.2 A AUSÊNCIA DE GARANTIAS

A ausência de garantias dos motoboys no Brasil é uma questão preocupante que contribui para a precariedade do trabalho desses profissionais, sendo necessário entender o processo da pejetização³ no Brasil, que é o movimento de disfarçar e legalmente eliminar as relações de emprego, transformando o empregado em um prestador de serviços formalizado por pessoa jurídica, o PJ. Esse processo tem como objetivo dissolver os vínculos empregatícios, deixando o trabalhador autônomo sem direito, proteções e garantias associadas ao emprego formal. Esse fenômeno está relacionado a transformações globais no trabalho, incluindo as ameaças de desemprego, transferência do gerenciamento do trabalho para o trabalhador e pressões por desregulamentação da jornada de trabalho (Krein, 2018). A desproteção do trabalho faz parte de um projeto do capital neoliberal financeirizado, que visa potencializar lucros e reverter a longa recessão iniciada na década de 1970, sendo conduzido por frações da burguesia agrária, empresarial e do capital financeiro. (Harvey, 2005). Neste contexto, será importante analisar a garantia e processo dos direitos humanos no Brasil onde a pesquisa de Cavalcanti, Riveros e Junior (2020) afirmam que "a luta por direitos humanos está estagnada devido a que o debate se centrar na superação de uma organização social pautada na exploração, e não apenas na produção de desigualdades, embora as desigualdades sejam constituídas nessa relação de exploradores/explorados".

Portanto, observou-se nas últimas décadas uma série de elementos que são ligados ao processo de pejetização e dentre eles a possibilidade de transferir para o

³ Pejetização e descaracterização do contrato de emprego: o caso dos médicos em Salvador – Bahia, centrou-se no estudo do mecanismo de contratação do profissional médico, que individualmente presta ou prestou serviços em unidades públicas e privadas de saúde na cidade de Salvador, por intermédio de sociedades (PJ), para verificar se de fato a constituição e contratação dessas sociedades estão sendo utilizadas como instrumento simulatório para descaracterizar o contrato de emprego, representando uma forma de precarização das relações de trabalho. (CARVALHO, 2010).

trabalhador o próprio gerenciamento sobre seu trabalho, sem que isto signifique eliminar a relação de subordinação ou a perda de controle sobre o trabalho como hoje acontece com os motoboys que trabalham para aplicativos (Carvalho, 2010). Ao transformar o trabalhador em pessoa jurídica, a pejetização atende a um dos elementos centrais da flexibilização do trabalho para as empresas, resultando na perda de direitos para o trabalhador, ou seja, deixando de oferecer as garantias de proteção social pela via do trabalho. A mudança permite a eliminação de direitos como horas extras remuneradas, intervalos remunerados e direitos previdenciários. Além disso, para os trabalhadores de baixa qualificação e rendimento, a pejetização, na década de 2000, tornou-se um instrumento de formalização do trabalho que simulava a relação de emprego. Entretanto, essa formalização deixou os trabalhadores em situação de elevada vulnerabilidade social. Dessa forma, é importante reconhecer o crescimento da uberização nas relações de trabalho e como isso traz para o centro da discussão o quanto esse movimento tem sido importante na eliminação das garantias do motoboy (Abílio, 2017).

Embora a uberização tenha se destacado principalmente na relação entre a Uber e seus milhões de motoristas em todo o mundo, ela é, na verdade, o resultado de processos mais amplos nas dinâmicas trabalhistas, que refletem uma relação complexa entre a economia política do capital e a economia política do trabalho. Ao longo das últimas décadas, o aumento do desemprego, o estímulo ao empreendedorismo individualizado, a desregulamentação das relações laborais e as inovações tecnológicas têm moldado essas transformações. A uberização surge como um mecanismo em que o capital maximiza seus lucros ao flexibilizar e precarizar o trabalho, transferindo riscos e custos diretamente para os trabalhadores, que passam a atuar como autônomos, muitas vezes desprotegidos pelas leis trabalhistas tradicionais (Antunes, 2018).

Essa nova configuração do trabalho, denominada de uberização, viabiliza a eliminação de vínculos empregatícios, transformando os trabalhadores em "nanoempreendedores de si". Isso ocorre enquanto a empresa mantém o controle e a subordinação sobre o trabalhador. Os trabalhadores tornam-se autônomos, oferecendo serviços de acordo com as demandas do mercado e gerenciando seu próprio tempo, intensidade e duração de trabalho. Apesar da aparente autonomia, a uberização representa uma forma de subordinação dissimulada, marcando um novo

estágio na flexibilização do trabalho e contribuindo para a informalização e disfarce das relações com faltas de garantias previstas em Lei (Abílio, 2017).

No Brasil, vale considerar que as taxas de informalidade são elevadas, a população brasileira frequentemente participa do mercado de trabalho de maneira instável e precária. Além disso, a regulamentação do trabalho intermitente, associada à uberização, coloca os trabalhadores em uma condição de alta instabilidade e incerteza, favorecendo o autogerenciamento e a busca por múltiplas ocupações (Telles, 2006; Abílio, 2017).

Na busca por melhorias, que foram limitadas pelo processo de Uberização, o Presidente da República no período de 2023 a 2026 apresentou recentemente ao Congresso Nacional um projeto de lei (PL) para manter a autonomia dos motoristas de aplicativos com o mínimo de garantias possíveis. Essas melhorias incluem a vinculação da remuneração mínima ao salário-mínimo vigente, garantindo que o motorista que cumprir 8 horas diárias não receba menos que R\$ 1.412,00. Além disso, terão seus direitos trabalhistas assegurados, garantindo às mulheres o direito de solicitar auxílio maternidade, entre outros direitos previdenciários (PL 12/2024). É importante destacar que, apesar do enorme passo em direção a garantias, ainda não significa que terão vínculo de trabalho nem estarão enquadrados nas Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). O projeto ainda passará pela Câmara e Senado. Vale destacar que esses são direitos que não se aplicam ainda aos motoboys entregadores de aplicativos, tendo ainda uma longa luta pela frente para conquistar suas garantias.

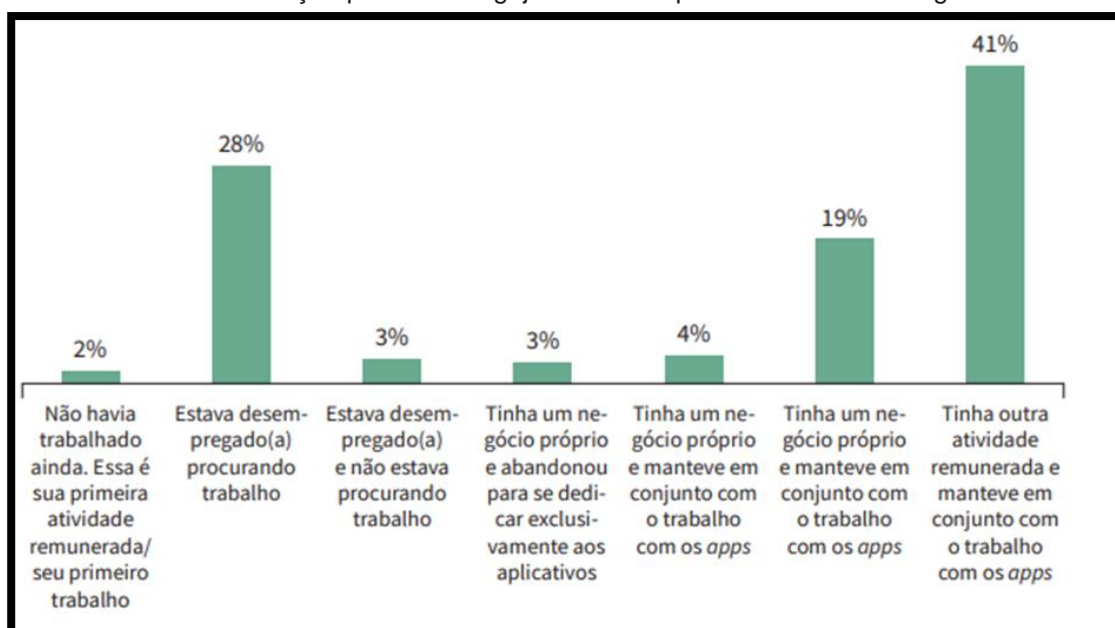
Por fim, é necessário observar que a falta de garantias aos motoboys vem de uma construção histórica de como a pejetização e uberização influenciou e influência no baixo padrão nas relações de trabalho dos motoboys contribuindo não só na falta de garantias trabalhistas como também precarizando ainda mais o trabalho deles. A falta de reconhecimento do vínculo empregatício torna a sobrevivência do trabalhador totalmente dependente das demandas do capital, seguindo uma lógica de "salário por peça", "por metas" ou "por demandas", tornando a força de trabalho utilizável conforme as necessidades do contratante, tanto no setor privado quanto no público (Krein, 2018).

2.3 HORÁRIO DE TRABALHO E REMUNERAÇÃO

Para entender como se dá a remuneração e a jornada de trabalho dos entregadores, é necessário primeiro entender o perfil desses profissionais. É possível identificar, por meio do relatório feito pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) juntamente com o Instituto de pesquisa científica e aplicada (Cebrap), que quase 70% dos entregadores já tinham alguma atividade econômica antes de iniciar o trabalho com aplicativos e que 45% delas continuaram em suas atividades econômicas ao iniciar seus trabalhos pelos aplicativos.

A pesquisa revelou também que cerca de um quarto deles já havia trabalhado com entregas antes de aderir à plataforma de entrega. A flexibilidade e autonomia oferecidas pelos aplicativos são consideradas importantes por 60% dos entregadores e a maioria planeja continuar trabalhando com as plataformas.

Gráfico 1 Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores.



Fonte: Amobitec • Cebrap (2023)

Ainda segundo o relatório, cerca de 52% dos motoboys têm apenas os aplicativos como sua única fonte de renda. Já para o restante dessa porcentagem, costumam deixar seus aplicativos ligados enquanto estão exercendo outras atividades econômicas, assim conseguem encaixar as entregas dos aplicativos no seu dia a dia (Amobitec, 2023).

A média da jornada de trabalho dos motoboys, considerando 12 semanas é de 3,3 dias trabalhados, ou seja, no trimestre trabalham entre 36 e 40 dias, com uma média de 13 a 17 horas por semana. Esse valor é considerando apenas entregadores que fizeram pelo menos 1 entrega a cada um dos meses que compõem o trimestre. Como apresentado anteriormente, boa parte desses trabalhadores mantém outra atividade econômica, dessa forma eles logam no aplicativo menos vezes por estar comprometidos com outro trabalho (Amobitec, 2023). Ao se levar em consideração os dados fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a média de horas habitualmente trabalhadas por semana por esses motociclistas é de 47,6 horas, uma diferença muito grande quando comparada ao relatório da amobitec.

A seguir, na tabela 1 do relatório que levou em consideração o tempo de corrida, desde o momento que o entregador aceita a corrida até entregar a encomenda, foram considerados 3 cenários: 10%, 20% e 30% sem corridas. Esses seriam momentos que eles estariam logados nos app, sem considerar momentos de pausas e descansos. Assim, essas seriam as jornadas de trabalho prováveis:

Tabela 1 Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos entregadores e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas.

Estimativas de tempo médio mensal em corrida, em horas				Jornada média semanal em horas considerando os seguintes cenários de tempo sem corridas:		
Mês	Média mensal	Mediana mensal	Tempo médio em corrida por semana	10%	20%	30%
mai/21	51	31	12	13	14	15
jun/21	50	31	12	13	15	16
jul/21	53	31	12	14	15	16
ago/21	56	34	13	14	16	17
set/21	56	34	13	15	16	17
out/21	55	34	13	14	15	17
nov/21	55	33	13	15	16	17
dez/21	56	33	13	14	16	17
jan/22	51	29	12	13	14	15
fev/22	48	29	12	14	15	16
mar/22	53	32	12	14	15	16
abr/22	51	31	12	14	15	16

Fonte: Amobitec • Cebrap (2023)

Esses são dados de tempo médio que podem não estar alinhados à jornada declarada pelos próprios motoristas. Esse, inclusive, é um dado que a literatura encontra dificuldade de estimar, uma vez que boa parte dos motoristas deixam seus aplicativos ligados enquanto estão exercendo outras atividades econômicas, ou seja,

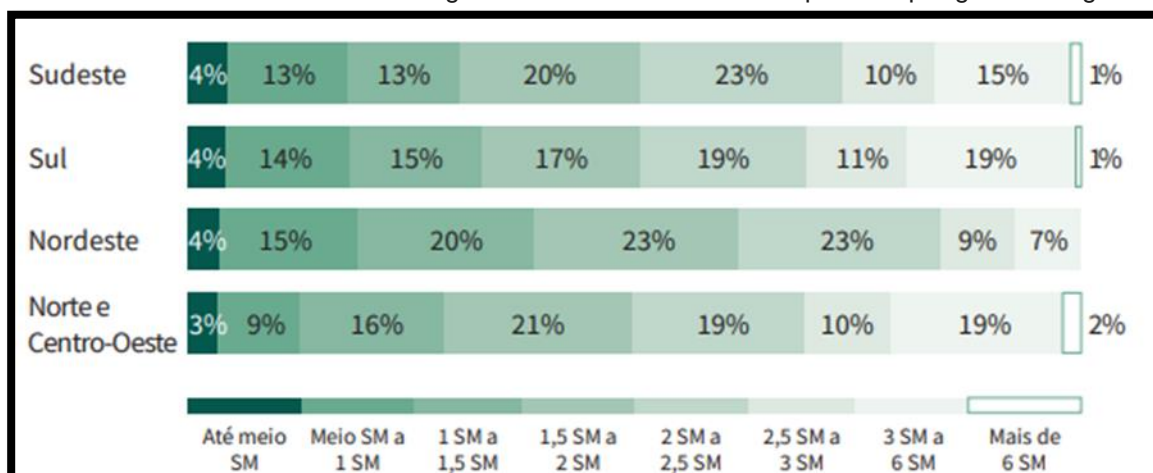
não estão de fato fazendo entregas naquele momento o que explicaria a diferença entre os dados da AMOBITEC e do IBGE.

Os entregadores relatam uma grande variação tanto nos dias trabalhados por semana quanto nas horas dedicadas aos aplicativos. No relatório da Amobitec, quando questionados a atribuir uma nota de 1 a 5 (onde 1 significa que não há variação e 5 significa que há muita variação) tanto para o número de dias por semana em que se conectam aos aplicativos quanto para o número de horas dedicadas mais da metade disse que isso acontece com frequência, enquanto menos de 30% têm uma rotina consistente de engajamento com o aplicativo.

A discussão sobre a jornada de trabalho dos entregadores e motoristas de aplicativo é cercada por imprecisões, relacionadas tanto à estrutura do mercado de trabalho e ao funcionamento das empresas quanto às decisões individuais dos trabalhadores diante das necessidades de sustento (Rodrigues, 2021). Quando o assunto é remuneração, os motoboys de aplicativos têm ganhos variáveis, dependendo de fatores como a região em que trabalham e a quantidade de entregas realizadas (Amobitec, 2023).

Portanto, se observa os rendimentos no panorama territorial, existem diferenças notáveis. Enquanto nas grandes regiões o rendimento é similar, no Nordeste há menos pessoas ganhando mais de 3 salários-mínimos (SM), abaixo de 10% quando em outras regiões ultrapassa os 15%.

Gráfico 2 Gráfico mensal dos entregadores com o trabalho com aplicativo por grandes regiões.



Fonte: Amobitec • Cebrap (2023)

Dessa forma, os dados indicam que apenas 15% dos entregadores conseguem ganhar mais de 3 salários-mínimos trabalhando com aplicativos de entrega. É importante considerar que esses números devem ser analisados junto com o grau de exclusividade no engajamento que esses entregadores têm com as plataformas digitais. Além disso, a análise dos registros avaliados pelo relatório do Amobitec e Cebrap sugere que os ganhos obtidos por meio dos aplicativos tendem a ser mais elevados do que a média salarial para trabalhadores com a mesma escolaridade, conforme observado na PNAD Contínua.

2.4 A EXPOSIÇÃO LABORAL E OS RISCOS

A falta de regulamentação e a baixa remuneração dos motoboys faz com que o dia a dia desses trabalhadores sejam intensos, dessa forma, acaba contribuindo para que estes trabalhadores se envolvam em acidentes de trânsito e também com doenças relacionadas a condição ruim do trabalho (Agostine, 2018). Em relação aos motoristas de carros, os motoboys têm um risco de acidente nove vezes maior, logo apresentam uma probabilidade maior de morte, lesões e colisões com pedestres (Lima et al., 2016). Um em cada três motoboys já se acidentou durante o trabalho e 65% conhecem algum colega de profissão que também sofreu acidentes, segundo um estudo feito pela associação brasileira de estudos do trabalho (Abet, 2020).

As várias condições precárias, riscos ergonômicos e exposição às mudanças climáticas são as principais causas dos acidentes com esses trabalhadores e até mesmo o peso de suas bolsas nas costas pode ser uma das causas por desestabilizar o veículo por causa da velocidade da condução (Oliveira et al., 2017). A relação entre o comportamento de risco e a baixa remuneração por viagem pode ser explicada pela pressão que esses trabalhadores enfrentam para maximizar seus ganhos em um curto espaço de tempo, levando-os a adotar práticas mais arriscadas na condução de suas motocicletas. Um fator que medeia essa relação é a idade dos motoboys, que, em sua maioria, têm menos de 40 anos e podem se sentir mais dispostos a correr riscos para aumentar seus ganhos. Além disso, estudos indicam que motoboys que não dependem exclusivamente dos aplicativos de entrega tendem a se envolver menos em acidentes de trânsito, o que sugere que a necessidade econômica é um fator relevante na adoção de comportamentos de risco (Rios et al., 2019).

Além dos riscos de se envolverem em acidentes de trânsito, esses profissionais ainda correm o risco de sofrer assaltos. No Rio Grande do Sul, por exemplo, em apenas 3 anos mais de 2,2 mil motoristas de aplicativos foram assaltados e do total, 51% dos roubos foram praticados pelos próprios passageiros (Correio do povo, 2017). Ainda segundo uma pesquisa feita pelo Paes- Machado, que entrevistou 53 motoboys, cerca de 56% da amostra já foi vitimizada por assaltos onde dois perderam a moto por furto, oito sofreram tentativas de assalto e oito já haviam sido assaltados.

3 MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Esta pesquisa fez uso de metodologia mista, utilizando a metodologia quanti-qualitativa. Portanto, a metodologia quantitativa utiliza métodos estatísticos para analisar dados numéricos, visando identificar padrões e testar hipóteses e geralmente, o instrumento mais comum é *survey*, que envolve perguntas fechadas, já a metodologia qualitativa serve para uma compreensão mais profunda dos fenômenos sociais, caracterizando-se pelo contato direto e prolongado do pesquisador com o ambiente estudado, coleta informações geralmente descritivas (Víctora *et al.*, 2000, Fonseca, 2008 e Günther, 2003).

Por outro lado, esta pesquisa é caracterizada como exploratória que busca entender um problema pouco conhecido para torná-lo mais claro e até mesmo construir hipóteses, incluindo levantamento de dados secundários e entrevistas estruturadas (Sampieri, 2013).

3.1 CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DO ESTUDO

De acordo com pesquisa feita por Reis (2023) com motoboys entregadores de aplicativos em Brasília, são em sua maioria homens jovens. A faixa etária varia de 19 a 57 anos, com a maioria entre 24 e 27 anos. A média de idade é de 31 anos. Quanto à escolaridade, 74% possuem ensino médio completo e 28% têm nível superior completo ou incompleto. Quanto a profissão, é predominantemente masculina, com apenas 2% de mulheres. Muitos motoboys estão cadastrados em múltiplas plataformas, sendo iFood e Rappi as mais comuns. Em Brasília, cerca de 25% conciliam entregas com outras ocupações profissionais.

O planejamento urbano de Brasília e a existência das cidades satélites influenciam diretamente o trabalho dos motoboys. A extensa área de distribuição

urbana faz com que haja uma alta demanda por entregas, já que muitos moradores das cidades satélites dependem de serviços do Plano Piloto. Brasília é organizada de forma setorizada, dessa forma, é necessário que os motoboys conheçam bem as rotas e os endereços que na maioria das vezes são siglas para otimizar entregas.

Figura 1 Mapa de Brasília e cidades satélites.



Fonte: Disponível em <Site Brasília>. Acesso em: 8 ago. 2024.

Os motoboys conectam o Plano Piloto às cidades satélites, facilitando a circulação de bens e serviços em uma área extensa. A dependência de plataformas digitais para gestão de pedidos e rotas destaca a importância da escolaridade e navegação digital dos motoboys.

Entender a dinâmica de Brasília e suas cidades satélites é essencial para compreender as condições de trabalho dos motoboys que são fundamentais para a capital federal.

3.2 AMOSTRA DA PESQUISA

A amostra foi de conveniência, conforme descrito por Leavy (2017), sendo utilizada devido a limitações de recursos e tempo, selecionando participantes que estejam prontamente disponíveis e dispostos a participar. Esta abordagem é adequada para pesquisas exploratórias, permitindo uma coleta rápida de dados, além de ser eficiente, flexível e focada na relevância. Portanto, nesta pesquisa participaram 55 motoboys da cidade de Brasília e entorno, regiões administrativas do Distrito Federal. Os participantes selecionados enquadram-se nos seguintes critérios:

- a. Ser maior de 18 anos;
- b. Trabalhar com entregas em moto;
- c. Exercer a atividade em Brasília e entorno.

3.3 INSTRUMENTOS DE PESQUISA

O instrumento utilizado foi o questionário ou *survey* que serve para coletar dados sistemáticos e comparáveis sobre a população estudada. Segundo Fontenelles et al. (2009) uma pesquisa quantitativa é aquela que por meio dos dados numéricos calcula não só variáveis como também emprega métodos estatísticos para a análise dos resultados. O questionário foi validado primeiramente com 5 entregadores entre os dias 10 e 17 junho de 2024 para verificar:

- a. Linguagem e clareza das perguntas;
- b. Tempo de aplicação;
- c. Perguntas com sentido adequado;
- d. Adaptações e sugestões.

O questionário tem duas seções sendo o 1º bloco com a caracterização e informações sociodemográficas e o 2º bloco com custos e despesas associadas ao trabalho de entrega por aplicativo, distribuídas em 36 perguntas. Foram aplicadas nas datas de 19/06/2024 a 17/07/2024. Cabe ressaltar, que no instrumento os participantes aceitaram ser parte da pesquisa. Por fim, o instrumento foi aplicado por meio da plataforma google formulários (ver apêndice A).

3.4 PROCEDIMENTOS DE COLETA E DE ANÁLISE DE DADOS

Primeiramente, foi enviado o link a grupos do aplicativo WhatsApp de motoboys entregadores por aplicativos para que eles respondessem a pesquisa. Também foram abordados motoboys na rua durante suas entregas e após explicar a dinâmica da pesquisa foi enviando o link via WhatsApp.

Os dados quantitativos foram analisados com estatística descritiva que tem por objetivo resumir e descrever as características básicas de um conjunto de dados de maneiras simples e clara, fornecendo assim uma visão geral e facilitando a compreensão das distribuições, tendências e padrões (Reis, 2023). Dessa forma, usamos a estatística descritiva com a finalidade de caracterizar de forma clara o

motoboy que faz entregas por aplicativos em Brasília, sua idade, sexo, custos com entregas e expectativas de futuro entre outras informações. Os dados qualitativos, foram analisados com o método da Bardin (1977) que ajuda a explorar e interpretar dados de maneira estruturada (Bardin, 1977), por tanto, após aplicado do método se construiu o quadro 01 para categorizar as variáveis da pesquisa.

Tabela 2 Categorias a priori e suas subcategorias a posteriori

Objetivo geral	Objetivos específicos	Categorias a priori	Subcategorias a posteriori
Analisar os rendimentos dos entregadores de aplicativos, com foco na análise da discrepância entre as percepções dos trabalhadores sobre seus ganhos e a realidade financeira dos motoboys de Brasília e entorno. 4	Identificar as percepções dos entregadores de aplicativos sobre seus rendimentos e condições de trabalho.	percepções dos entregadores de aplicativos.	Insatisfação com o rendimento líquido; Percepção distorcida dos ganhos reais; Falta de valorização do trabalho.
	Descrever os custos e despesas associados ao trabalho de entrega por aplicativos, incluindo aspectos como manutenção da motocicleta, combustível e equipamentos.	Custos e despesas associados ao trabalho de entrega por aplicativos.	Altos custos de manutenção; Gastos significativos com combustível; Risco financeiro devido à falta de seguro e direitos.
	Comparar as percepções dos entregadores com dados reais sobre seus rendimentos líquidos, considerando os custos e despesas incorridos.	Percepções dos entregadores com dados reais sobre seus rendimentos líquidos.	Discrepância significativa entre renda bruta e líquida; Subestimação dos custos operacionais; Falta de clareza nas finanças pessoais.
	Conhecer os principais desafios enfrentados pelos entregadores de aplicativos em termos de renda, condições de trabalho e perspectivas de carreira.	Desafios enfrentados pelos entregadores de aplicativos em termos de renda, condições de trabalho e perspectivas de carreira.	Instabilidade financeira; Jornada de trabalho exaustiva; Baixa perspectiva de crescimento profissional; Vulnerabilidade social e econômica.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A crescente uberização do trabalho tem transformado o mercado de trabalho, especialmente no setor de entregas. Este estudo visa explorar as percepções financeiras dos entregadores de aplicativos no Distrito Federal, abordando aspectos relacionados aos rendimentos brutos e líquidos, bem como aos custos e despesas inerentes a essa atividade. A pesquisa foi realizada por meio de um questionário

⁴ As categorias a priori e a posteriori são técnicas de análise qualitativa de Bardin. A análise de conteúdo detém essa estrutura de categorias definidas antes e depois.

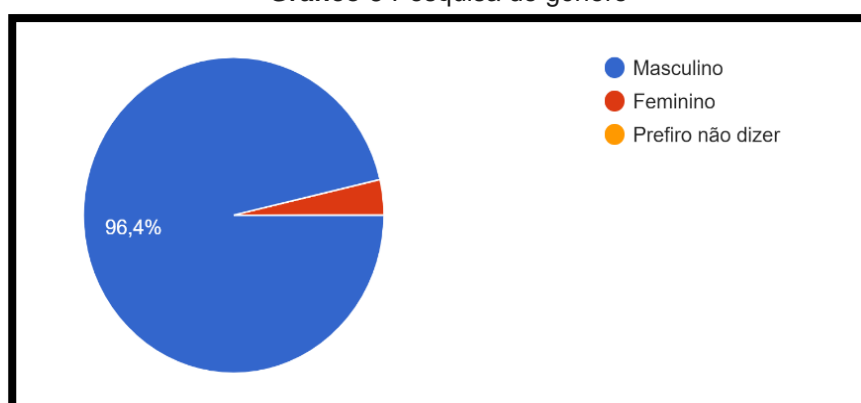
online, garantindo a confidencialidade das informações pessoais dos participantes, conforme registrado no documento "Vivências e Valores: Pesquisa Sobre Entregadores na Era da Uberização no DF" (2024).

A seguir, será analisado e discutido a caracterização dos entregadores por aplicativos de Brasília como idade, sexo e escolaridade além do cerne do trabalho que é análise financeira do motoboy e os principais desafios enfrentados por eles. A pesquisa obteve 55 respostas por meio da aplicação de um questionário e foi possível fazer um paralelo com a literatura já existente.

4.1 CARACTERIZAÇÃO DOS ENTREGADORES DE APLICATIVO

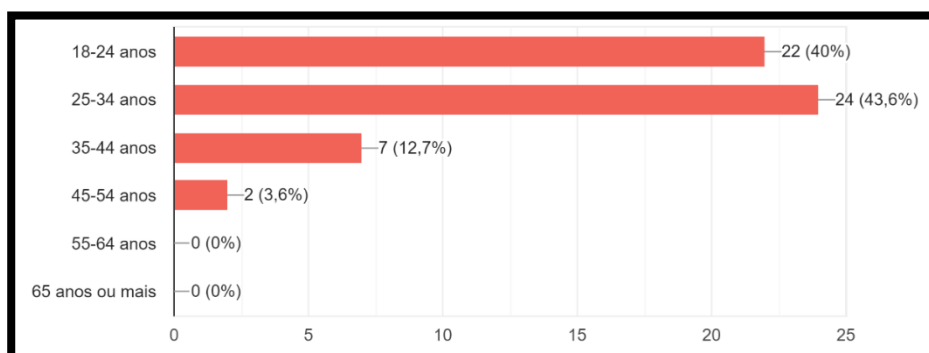
A caracterização dos entregadores de aplicativo incluiu a análise de idade, sexo e escolaridade dos participantes. Na primeira parte, observamos dados referentes ao gênero desses entregadores. Foi possível observar que dos 55 respondentes 96,4% dos entregadores de aplicativos são do gênero masculino (Gráfico 3), apenas 2 eram do sexo feminino. Podemos comparar essa análise aos da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios- PNAD Covid19 (Brasil, 2020) que observou 95,7% dos entregadores como homens e também com a do Cebrap 2022 que apenas 3% eram mulheres.

Gráfico 3 Pesquisa de gênero



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Por outro lado, é possível também analisar a idade desses entregadores e sua distribuição por faixa etária, como pode-se ver no gráfico 4:

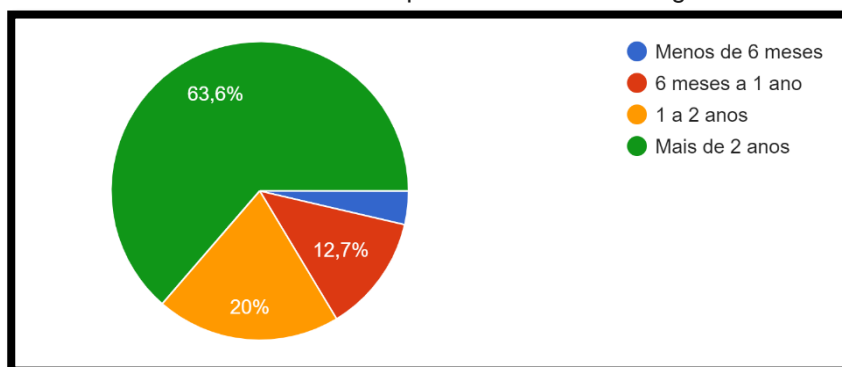
Gráfico 4 Faixa etária dos Entregadores.

Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Em relação a idade desses entregadores, pode se analisar que cerca de 83% deles se encontram entre as idades de 18 e 34 anos, mais especificamente 40% tem idades entre 18 e 24 anos e 43% idades entre 25 e 34 anos mostrando que eles têm um perfil jovem. Um dado bem aproximado a pesquisa feita por Reis 2023, que observou que a maioria dos respondentes tinham idades em torno dos 24 a 27 anos, portanto se infere que a grande maioria dos entregadores do DF além de jovens são do gênero masculino, seguindo tendência do restante do país.

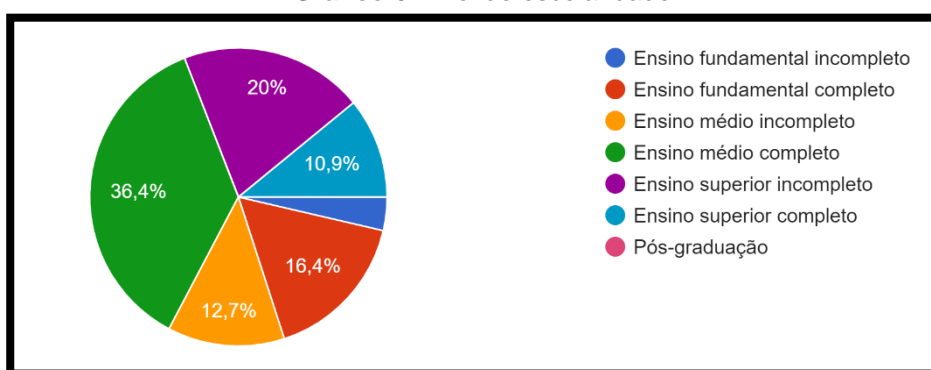
Também de acordo com a pesquisa, a maioria (63,6%) dos entregadores possui mais de 2 anos de experiência. Esses dados podem indicar que a permanência prolongada em trabalhos informais e precários, como o de entregador de aplicativos, está frequentemente ligada à falta de oportunidades no mercado de trabalho formal, o que acaba por reforçar a precariedade e a vulnerabilidade desses trabalhadores (Souza e Oliveira, 2019).

Essa situação reflete uma necessidade estrutural do capital, que depende da existência de um "exército industrial de reserva" composto por trabalhadores na informalidade e desprotegidos. Esse contingente cumpre duas funções principais: 1) pressionar para a redução dos salários formais e 2) atuar como peças de reposição facilmente acessíveis para o mercado. O pleno emprego foi uma realidade apenas no período pós-guerra de 1945, com o Estado de Bem-Estar Social europeu, sustentado pelas ideias keynesianas e pela seguridade social de Beveridge, como parte do pacto de reconstrução entre a burguesia empresarial, o Estado e os trabalhadores (Harvey, 2005).

Gráfico 5 Período que trabalha com entrega

Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

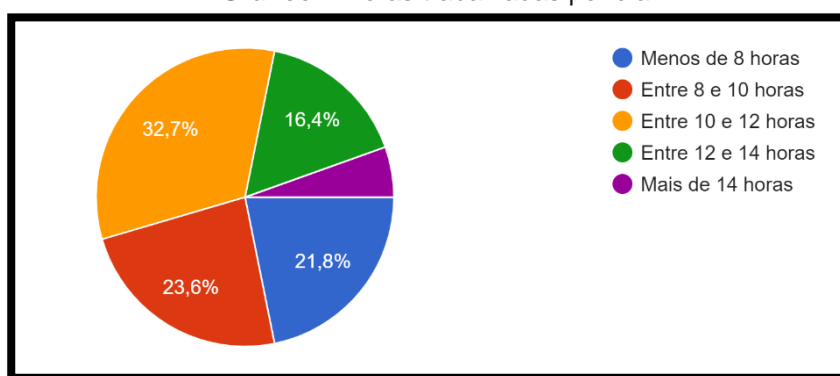
Nesta sequência, a pesquisa revelou que há uma variabilidade considerável na escolaridade dos motoboys. A maioria dos motoboys (36%) possui pelo menos o ensino médio completo (Gráfico 6). Isso mostra que esses trabalhadores têm uma base educacional suficiente para compreender e executar as demandas de um trabalho que exige navegação em plataformas digitais e comunicação constante com clientes e empresas. Outra parcela considerável dos motoboys (20%) possui ensino superior incompleto e pode indicar que estes trabalhadores podem estar em busca de melhores condições buscando oportunidades e qualificação. Já as parcelas correspondentes ao ensino fundamental e médio incompleto pode estar relacionado a uma inserção precoce no mercado de trabalho a fim de suprir necessidades financeiras. Vale destacar que de acordo com a pesquisa da Cebrap 2023 esse dado está bem próximo onde o número de motoboys que possuem o ensino fundamental incompleto é de 15%. Ao traçarmos um comparativo com Abílio (2014) podemos ver uma regressão em relação a ensino médio completo, uma vez que Abílio observou em sua pesquisa que 47% dos respondentes tinham ensino médio completo e 35% possuem o ensino fundamental completo.

Gráfico 6 Nível de escolaridade

Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Em relação as horas trabalhadas, na pesquisa foi possível identificar que cerca de 32,7% dos respondentes trabalham entre 10 e 12 horas por dia e 23,6% trabalham entre 8 e 10 horas por dia. Esses dados estão de acordo com Cardoso (2020) que identificou que 70% dos respondentes trabalham mais de 8h por dia. No gráfico 7 é possível observar que 78,2% trabalham mais de 8h por dia. Essas jornadas mostraram-se excessivas, especialmente por estarem associadas a uma ocupação que é desgastante tanto física quanto psicologicamente, corroborando o que afirmam Firmino, Cardoso e Evangelista (2019): a superexploração e a precarização do trabalho são características marcantes do chamado capitalismo de plataforma.

Gráfico 7 Horas trabalhadas por dia



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Dessa forma, com todos estes dados de caracterização do entregador foi possível fazer um paralelo com a tese de Araujo (2019) onde ele diz que o trabalho dos uberizados, no setor de entregas, é feito de forma majoritária por pessoas jovens e do sexo masculino, comprovados por esta pesquisa. Esses dados são extremamente relevantes para que se possa formular programas e políticas públicas voltadas para essa população além de qualificação para aumentar as chances desses trabalhadores ingressarem no mercado de trabalho formal. O perfil jovem e masculino predominante mostra a necessidade de ações específicas de saúde, que considerem a exposição a riscos físicos e mentais, associados as longas jornadas e a precarização das condições de trabalho. Além disso, o baixo nível de escolaridade mostra a importância de qualificação profissional que possa oferecer melhores oportunidades de crescimento e desenvolvimento para esses trabalhadores, tanto dentro quanto fora do setor de entregas. Aderir a políticas que promovam a segurança no trabalho e o acesso a direitos sociais também é crucial para melhorar a qualidade de vida desses profissionais e garantir condições mais justas e dignas de trabalho.

4.2 PERCEPÇÕES DOS ENTREGADORES DE APLICATIVOS: RENDIMENTOS LÍQUIDO E BRUTO, CUSTOS E DESPESAS

Neste subcapítulo, serão abordados aspectos cruciais relacionados ao trabalho dos entregadores de aplicativos, com foco nos rendimentos, custos e despesas, além das bonificações e perdas de receita. Esses tópicos oferecem uma visão abrangente dos desafios financeiros enfrentados pelos entregadores de aplicativos ajudando a compreender as condições de trabalho dessa categoria.

4.2.1 Rendimentos dos Entregadores

Mostra-se pelos dados coletados uma ampla variação nos rendimentos mensais brutos dos entregadores de aplicativos. Na pesquisa é possível notar que uma parte significativa dos entrevistados relatou ganhar valores superiores a R\$ 2.000 por mês. Entretanto, ao considerar as deduções de despesas, o valor líquido recebido pelos entregadores diminui consideravelmente. Já a pesquisa feita por Cardoso (2022) mostrou que o rendimento médio bruto informado é de R\$5.302,29 e com as deduções das despesas esse valor poderia chegar a R\$3.174,44. Essa grande diferença entre o rendimento bruto e o líquido destaca a necessidade de uma análise detalhada dos custos operacionais envolvidos no trabalho de entregas desses motoboys.

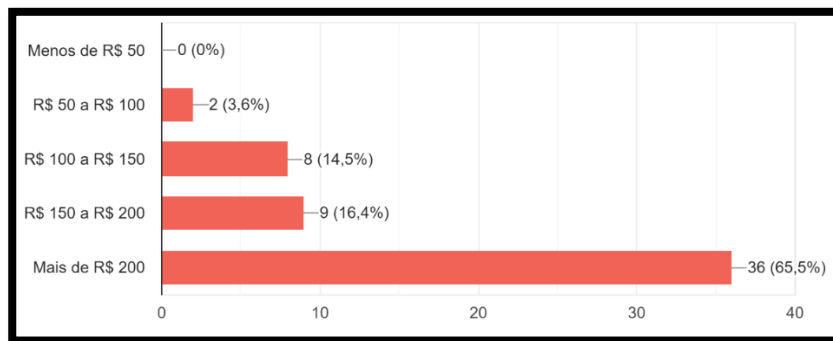
4.2.2 Principais Custos e Despesas

Os custos operacionais dos entregadores de aplicativos é um fator crítico ao falar sobre rendimentos líquidos. Entre os principais custos mensais identificados está a manutenção do Veículo. A maioria dos entregadores, cerca de 65,5%, gasta mais de R\$ 200 por mês com a manutenção de seus veículos, incluindo pneus, troca de óleo e outros reparos essenciais (Gráfico 8). Segundo a pesquisa da AMOBITEC, os entregadores gastam cerca de R\$245 com manutenção, um valor bem aproximado com o observado na pesquisa. Este é um custo alto que impacta diretamente os rendimentos líquidos dos trabalhadores.

Também há custos altos com financiamentos. Dos 55 motoristas que responderam à pesquisa, 29 entregadores responderam que gastam mais R\$400 com parcelas de financiamento da sua moto. Para Fernando Nogueira da Costa esse fenômeno está ligado ao acesso facilitado ao crédito, uma tendência que ganhou força

nos países latino-americanos a partir dos anos 2000, quando o capital financeiro, operado pelos grandes bancos, passou a oferecer linhas de crédito mais acessíveis às camadas mais pobres da população. Esse movimento promoveu a expansão do consumo entre os quintis mais baixos de renda, inclusive para beneficiários de programas sociais como o Bolsa Família, muitas vezes tendo o empreendedorismo como uma porta de saída econômica.

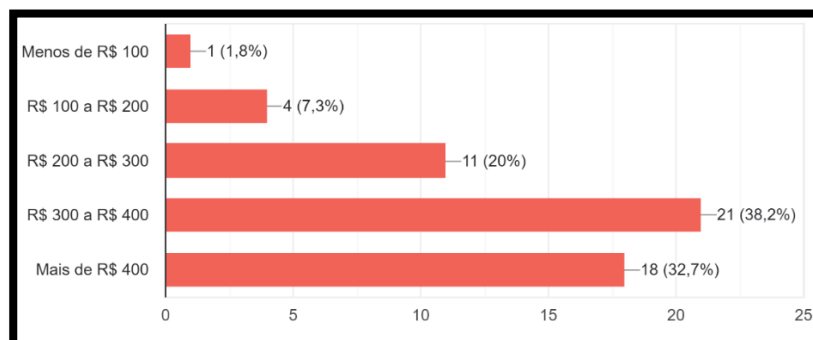
Gráfico 8 Gastos com Manutenção



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Os gastos com combustível são elevados, 39 dos 55 motoristas relataram despesas mensais superiores a R\$ 300, isso corresponde a 70% dos entregadores. (Gráfico 9). Este valor está de acordo com a pesquisa da AMOBITEC que apontou um custo de combustível com as motocicletas girando em torno de R\$439. Este custo é uma das maiores despesas operacionais enfrentadas pelos entregadores, como o relatado por um dos respondentes: “Gasolina cara aplicativo não dá apoio financeiro não tem benefício CLT. Não ajuda com comida nada tudo nosso bolso” essa foi umas das frases relatadas pelos entregadores no campo de pergunta aberta, onde eles poderiam falar sobre os desafios enfrentados pela profissão. Dessa forma, é possível identificar que o gasto de combustível não é só um dos seus maiores gastos, mas como também um desafio a ser enfrentado por boa parte deles.

Gráfico 9 Gastos com combustível.

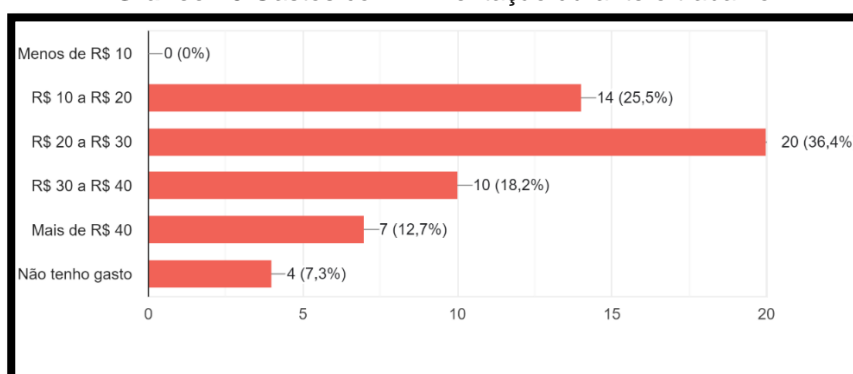


Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Embora uma parte significativa dos entregadores não possua seguro (49,1%), aqueles que o têm geralmente gastam entre R\$ 50 e R\$ 100 por mês e esses representam cerca 30,9% dos respondentes. A ausência de seguro também representa um risco financeiro considerável para esses trabalhadores.

Os gastos diários com alimentação variam, mas 44 entregadores relataram despesas entre R\$10 e R\$ 40 por dia de trabalho (Gráfico 10). Este custo diário represente uma grande parcela para as despesas mensais totais. Já as despesas com telefone e internet, essenciais para a comunicação e operação das entregas, são relativamente menores, variando geralmente entre R\$ 50 e R\$ 100 por mês.

Gráfico 10 Gastos com Alimentação durante o trabalho



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

As multas de trânsito representam um custo adicional para alguns entregadores dos 55 respondentes, 67,3% afirmaram ter algum tipo de gasto com multas de trânsito que variam entre R\$50 a R\$200 reais, sendo que 18 pessoas responderam que esses gastos ultrapassam R\$200 reais por mês. Além desses custos, os entregadores também enfrentam despesas com estacionamento, licenciamento, IPVA e outras obrigações legais. A pesquisa revelou que mais de 90% dos entregadores não têm gastos com estacionamento.

4.2.3 Bonificações e Perdas de Receita

Apesar de alguns entregadores receberem bonificações ou incentivos financeiros (56,4%), os valores tendem a ser relativamente pequenos, com 41,8% ganhando abaixo dos R\$50 reais. Esses incentivos, embora bem-vindos, não são suficientes para compensar os altos custos operacionais.

Um aspecto preocupante revelado pela pesquisa é a perda de receita devido a cancelamentos e entregas não compensadas. Cerca de 61,7% dos entregadores

estimam perdas mensais superiores entre R\$50 e R\$ 200 devido a cancelamentos e 6 pessoas responderam que esses custos estão acima dos R\$200 reais mensais. Essas entregas não compensadas são uma ocorrência frequente, afetando negativamente os rendimentos líquidos dos trabalhadores.

Esses dados são importantes para a criação de campanhas de conscientização e para a formulação de políticas que visem garantir melhores condições de trabalho para os entregadores. A exigência de direitos mínimos por parte das plataformas de aplicativos, como seguro de saúde, suporte em despesas operacionais e compensações justas por cancelamentos, é fundamental para assegurar a dignidade e a proteção desses trabalhadores. Campanhas de conscientização que alertem os entregadores sobre seus direitos e a importância de se organizarem coletivamente podem também exercer pressão para que as plataformas adotem práticas mais justas e transparentes. O reconhecimento da precariedade atual deve servir como base para a implementação de mudanças que melhorem a qualidade de vida e a segurança dos entregadores de aplicativos.

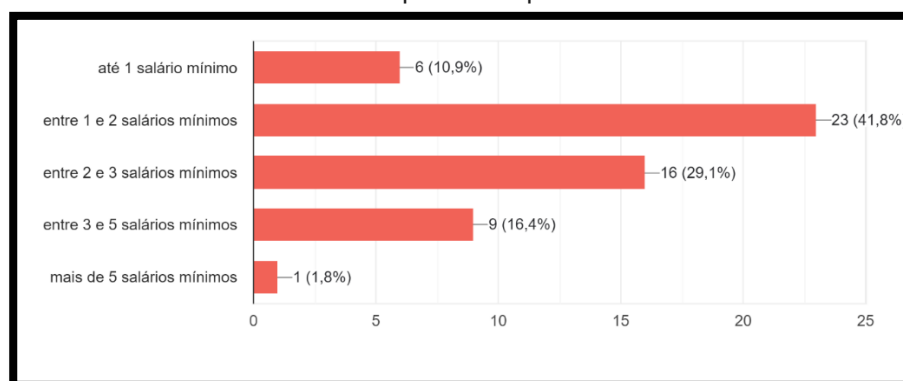
4.3 CUSTOS E DESPESAS ASSOCIADOS AO TRABALHO DE ENTREGA POR APLICATIVOS.

Segunda a pesquisa, 70% dos entregadores acreditam que seus rendimentos mensais brutos ultrapassam R\$2.000. Esse valor bruto, que inicialmente parece atrativo, é o valor recebido antes da dedução das diversas despesas operacionais. A percepção que eles têm desses ganhos brutos cria uma falsa impressão de que a atividade é financeiramente recompensadora, levando muitos a considerarem o trabalho de entregas como uma fonte de renda principal. No entanto, a realidade dos rendimentos líquidos é bem diferente. Os custos e despesas mensais, conforme detalhado na pesquisa, diminuí significativamente o valor que os entregadores efetivamente recebem. Entre os principais custos, destacam-se a Manutenção do Veículo com cerca de 60% dos entregadores gastando mais de R\$ 200 por mês em manutenção, incluindo itens como pneus, troca de óleo e reparos gerais. Combustível com 80% dos entrevistados relatando despesas superiores a R\$ 400 mensais, um dos maiores custos operacionais relatado por eles. Tem também o seguro, sendo que aproximadamente 50% dos entregadores possuem seguro para seus veículos, com

gastos variando entre R\$ 50 e R\$ 100 por mês. A alimentação é outro custo significativo, com 40% dos entregadores gastando mais de R\$ 40 por dia de trabalho.

Dessa forma, após considerar todas essas despesas, os rendimentos líquidos dos entregadores são muito reduzidos. Por exemplo, um entregador com um rendimento bruto de R\$ 2.000 pode ter custos mensais que somam R\$ 1.200, resultando em um rendimento líquido de apenas R\$ 800 pra uma jornada de trabalho de até 14h por dia, uma vez que a pesquisa mostrou que um pouco mais de 90% dos entregadores trabalham até 14h por dia. O valor observado pela pesquisa da Amobitec, tabela 2, foi de um rendimento líquido podendo variar entre R\$807 e R\$1325. Esta redução significativa exemplifica a discrepância entre a percepção de rendimento e a realidade financeira enfrentada pelos entregadores.

Gráfico 11 Salário percebido pelos entrevistados.



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

Tabela 3 Ganhos dos entregadores por jornada mensal

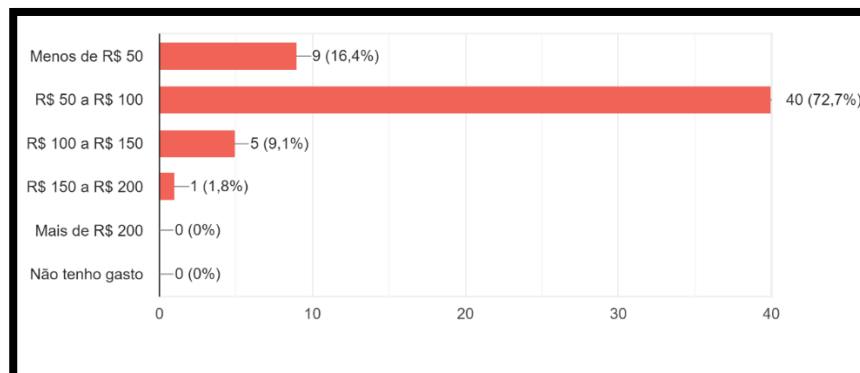
Estimativa de ganhos líquidos	Mensal
Tempo sem corridas 0%	R\$ 1.325
Tempo sem corridas" 10%	R\$ 1.152
Tempo sem corridas" 20%	R\$ 980
Tempo sem corridas" 30%	R\$ 807

Fonte: AMOBITEC, 2022, p. 77

Junto com o meio de transporte o uso de celular e internet é também é um equipamento importante para a execução do trabalho de entrega por aplicativo. Logo, entender quais são os custos associados ao uso desses equipamentos é de suma importância para entender o rendimento líquido desse trabalhador. Na pesquisa, cerca

de 72,2% dos respondentes afirmaram gastar cerca de R\$50 a R\$100 reais com telefone/internet

Gráfico 12 Gastos com Telefone/internet.



Fonte: Elaborado pelo autor (2024)

4.4 PRINCIPAIS DESAFIOS ENFRENTADOS PELOS ENTREGADORES DE APLICATIVOS.

Os entregadores de aplicativos enfrentam desafios significativos relacionados à precariedade do trabalho e à falta de valorização. Muitos entrevistados expressaram preocupações sobre a ausência de perspectivas de crescimento financeiro e a instabilidade dos rendimentos. As dificuldades diárias, combinadas com os altos custos operacionais, contribuem para uma percepção negativa das condições de trabalho entre os entregadores.

Um dos desafios que foram apontados pelos entregadores é a instabilidade financeira. A pesquisa mostra que muitos entregadores entendem que tem um rendimento bruto razoável, mas, após deduzirem os altos custos operacionais, os rendimentos líquidos são muito baixos, o que vai de acordo com a nossa pesquisa. Como um dos entrevistados comentou: "Não há perspectivas de crescimento profissional, devido a categoria ser pouca valorizada, quando é, e muitas vezes o rendimento não é suficiente para cobrir as despesas."

Os altos custos operacionais representam um peso financeiro considerável. Entre os principais custos, destacam-se a manutenção do veículo, o combustível, o seguro e a alimentação. Um entregador mencionou: "Os gastos com combustível são muito altos, frequentemente gasto mais de R\$ 400 por mês, além dos custos de manutenção que não param de aumentar." Esses custos elevados reduzem

drasticamente os rendimentos líquidos, criando uma realidade financeira desafiadora para muitos trabalhadores.

Segundo Souza e Oliveira Lucci (2019), a dificuldade de inserção em relações de trabalho tradicionais leva os desempregados a aceitarem acordos laborais precários, contribuindo para a ocorrência de problemas como a degradação da saúde física e mental e esse foi um ponto levantado pela pesquisa que revela que muitos entregadores trabalham mais de 10 horas por dia, sete dias por semana, sem tempo suficiente para descanso adequado. Um entregador relatou: "Trabalho longas horas todos os dias, e isso tem afetado minha saúde. Sinto dores constantes e estou sempre cansado."

É importante notar que o conceito de trabalho excessivo não se restringe apenas à jornada longa. Pode também envolver o aumento da intensidade laboral, o prolongamento da jornada além de um determinado número de horas diárias ou semanais, ou até a combinação de ambos, muitas vezes associada ao aumento da produtividade e à flexibilização das jornadas. No Brasil, dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), do IBGE, revelam que 13,8 milhões de trabalhadores enfrentam jornadas superiores a 49 horas semanais, o que representa 23,3% das pessoas ocupadas, ilustrando a prevalência do trabalho excessivo e suas consequências para a saúde e bem-estar dos trabalhadores

A ausência de direitos trabalhistas e de segurança é outro desafio significativo. Diferente de empregos formais, os entregadores de aplicativos geralmente não têm acesso a direitos como auxílio por incapacidade temporária, férias remuneradas ou aposentadoria. Um entrevistado destacou: "Nós não temos nenhum benefício, e se algo acontecer comigo durante o trabalho, estarei por minha conta. É uma situação muito precária." A falta de uma rede de segurança social deixa os entregadores vulneráveis a riscos financeiros e de saúde. Segundo Paes Machado, em sua pesquisa, cerca de 56% dos entrevistados já sofreram com a falta de segurança durante o trabalho e podemos aqui destacar que esse é um assunto relevante levantado pelos entregadores.

Em resumo, nessa pesquisa se evidencia os desafios enfrentados pelos entregadores de aplicativos, que vão desde a instabilidade financeira até a falta de valorização e ausência de direitos trabalhistas. Os altos custos operacionais e as exaustivas jornadas de trabalho, muitas vezes superiores a 10 horas diárias, agravam

ainda mais a precariedade desse trabalho, impactando negativamente a saúde física e mental dos trabalhadores. Esses desafios apontam para a necessidade urgente de políticas públicas que assegurem melhores condições de trabalho e proteção para esses profissionais cuja importância é cada vez mais evidente.

4.5 PRECARIIDADE E FALTA DE VALORIZAÇÃO

Outro tema importante destacado na entrevista foi a precariedade do trabalho e a falta de valorização entre os entregadores. A percepção de que o trabalho não é valorizado adequadamente interfere na moral e na motivação dos trabalhadores. Um entregador compartilhou: "Nosso trabalho não é reconhecido, somos tratados como descartáveis pelos aplicativos. Isso desmotiva e nos faz sentir desvalorizados." A sensação de desvalorização e a precariedade das condições de trabalho são fatores que agravam a insatisfação dos entregadores com sua ocupação. Abílio (2019, p. 19), em sua obra "Uberização: o empreendedorismo como novo nome para exploração" cita em seu artigo como essa falta de valorização pode ser minimizada:

Outro passo importante em direção ao respeito da dignidade humana e valorização social do trabalho seria o reconhecimento do direito de livre associação, sindicalização e negociação coletiva, uma vez que a inclusão desses trabalhadores possibilitaria a definição de cláusulas obrigacionais, sociais e econômicas que prestigiassem o trabalho decente como base do próprio desenvolvimento da atividade econômica exercida

Os entregadores também enfrentam problemas com os próprios aplicativos de entrega, como cancelamentos de pedidos e entregas não compensadas. Um entregador relatou: "Perco muito dinheiro com cancelamentos e problemas nos aplicativos. Às vezes, faço uma entrega longa e a remuneração não compensa os custos." Esses problemas técnicos e operacionais contribuem para a instabilidade financeira e aumentam as frustrações dos entregadores.

A precariedade e a falta de valorização do trabalho dos entregadores de aplicativos mostram uma grave falha no reconhecimento de sua importância no mundo profissional. Essa desvalorização não apenas desmoraliza os trabalhadores, mas também perpetua um ciclo de insatisfação e desmotivação que pode comprometer a qualidade dos serviços prestados. É essencial que se promova o respeito e a dignidade desses profissionais, reconhecendo seus direitos. Com essas garantias será possível criar um ambiente de trabalho mais justo onde os entregadores se sintam verdadeiramente valorizados. Além disso, é importante que as plataformas

corrijam os problemas operacionais que afetam diretamente a remuneração e a estabilidade financeira desses trabalhadores garantindo que o esforço de cada entrega seja devidamente compensado.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A pesquisa realizada com entregadores de aplicativos no Distrito Federal mostrou o quão complexo são os desafios enfrentados por esses trabalhadores. A principal descoberta foi a significativa discrepância entre a percepção de rendimentos brutos e a realidade dos rendimentos líquidos, uma vez que, os custos operacionais elevados reduzem muito os ganhos finais deles. Esta discrepância agrava uma situação estrutural de trabalho precário, o que contribui para a vulnerabilidade financeira dos entregadores, como é mostrado por Cardoso et al. (2022), que destacam a precariedade aumentada à época da pandemia.

Os dados coletados mostraram que, apesar dos rendimentos brutos mensais sejam superiores a R\$ 2.000, os custos operacionais — incluindo manutenção do veículo, combustível, alimentação e outros — somam mais de R\$ 1.200 mensais. Dessa forma, os rendimentos líquidos podem ser bem abaixo do esperado, levando muitos entregadores a enfrentarem dificuldades financeiras consideráveis.

A falta de direitos trabalhistas, como seguro de saúde e férias remuneradas, agrava ainda mais a situação dos entregadores. A pesquisa identificou que muitos trabalhadores não têm acesso a tais direitos, o que os deixa vulneráveis a crises financeiras e acabam por aceitar condições precárias do seu trabalho. Como relatado por um dos entrevistados que disse: “Os desafios são muitos, como por exemplo: Risco no trânsito, se caso ocorra um acidente ninguém se responsabiliza por nada”. Dessa forma é possível perceber a preocupação com sua saúde e seus rendimentos, uma vez que, caso ocorra alguma coisa com eles como acidente de trânsito, por serem informais, não terão auxílio incapacidade temporária, por exemplo.

Este outro relato advindo da pesquisa corrobora ainda mais com esse ponto do quanto a informalidade e a falta de direitos trabalhistas são um dos principais pontos para a precarização da profissão: “Olá lá me chamo Alessandro e sou motoboy a mais de 4 anos, já sofri acidente, quebrei tornozelo esquerdo onde hoje tem parafuso, e no mesmo acidente quebrei o pé e 3 dedos da perna direita, não tive assistência, o

benefício DPVAT me roubou, pagou só porque eu quis. enfim, a pesar dos riscos ainda sim gosto da minha profissão, faço parte da família motoboy.”

Outro ponto de destaque para essa pesquisa seria o quanto é gasto com combustível por esses entregadores. Foi possível perceber que a maioria dos gastos são com combustível e manutenção. Relatos como: “Gasolina cara aplicativo não dá apoio financeiro ...” ou “Muitos gastos em manutenção” foram comuns na pesquisa. Dessa forma, reduzir estes custos para o motoboy seria muito importante e uma alternativa seria um estudo futuro do uso de motos elétricas que poderia reduzir os custos operacionais dos entregadores e aumentar seus rendimentos líquidos, melhorando sua qualidade de vida. Além disso, tais pesquisas poderiam explorar os desafios e as oportunidades associados à infraestrutura de recarga, à autonomia das baterias e à aceitação dessas tecnologias entre os trabalhadores.

A Agenda 2030 incentiva a transição para formas de energia mais limpas e acessíveis, promovendo o uso de tecnologias que reduzam as emissões de gases de efeito estufa (ODS 7: Energia Acessível e Limpa e ODS 13: Ação Contra a Mudança Global do Clima). Assim, a adoção de motos elétricas pode desempenhar esse papel muito importante. Essas motos oferecem uma alternativa sustentável para as motos a combustão, reduzindo significativamente a pegada de carbono dos entregadores e contribuindo para a melhoria da qualidade do ar nas cidades. A transição para motos elétricas também está em linha com o ODS 11: Cidades e Comunidades Sustentáveis, que busca promover transportes mais limpos e acessíveis. Pesquisas que analisam a implementação dessas tecnologias em regiões urbanas podem fornecer subsídios valiosos para políticas públicas que incentivem o uso de veículos elétricos, contribuindo para a construção de um futuro mais sustentável.

Pode-se perceber pelas respostas dadas, que os motoboys encaram a profissão apenas como um complemento de suas rendas e não como o seu trabalho principal, como relatado aqui: “Quanto às suas expectativas futuras, você vê a profissão de motociclista como um complemento de renda, e não como a principal fonte”. Outros ainda não pretendem nem mesmo permanecer na profissão: “Não perspectivas de crescimento profissional, minha perspectiva é se formar em enfermagem e mudar de ramo trabalhista “. Tudo isso pode ser consequências da falta de regulamentação e a falta de direitos trabalhistas que essa profissão enfrenta. Dessa forma, é importante projetos que sejam voltados a esses trabalhadores que

sejam focados em minimizar essas precarizações dos seus trabalhos, a fim de que tenham mais dignidade e consigam manter esses trabalhos como suas únicas formas de renda e que não precisem buscar a entrega por aplicativos apenas como uma complementação das suas rendas.

Por fim, a pesquisa apresentou algumas limitações, como o tamanho da amostra, o que acaba por não demonstrar a realidade de todos os entregadores no Brasil e também o fato de ter sido composta principalmente por respondentes com acesso à internet, o que pode ter excluído outros perfis de trabalhadores. Além disso, o estudo foi realizado em um único momento, sem considerar variações sazonais nos rendimentos e despesas o que pode influenciar nos resultados dessa pesquisa.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. et al. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, p. 1-21, 2020.
- ABÍLIO, L. C. et al. Uberização: subsunção real da viração. **Passa Palavra/Blog da Boitempo**, fev. 2017.
- ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020.
- ABÍLIO, L. **Sem maquiagem**: o trabalho de um milhão de revendedoras de cosméticos. São Paulo: Boitempo, 2014.
- AGOSTINI, R. **Aplicativos de transporte privado como alternativa de renda**: as vivências de trabalhadores e Uber em Porto Alegre. 2018. Dissertação (Mestrado). Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
- ALIANÇA BIKE. **Pesquisa de perfil de entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo: Aliança Bike, 2019.
- ALVES, G. Uberização: a precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Revista Serviço Social em Debate**, v. 1, n. 2, p. 53-68, 2009.
- ANTUNES, R. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo, 2018.
- BBC. **Trabalhar para app rende menos por hora a motoristas e entregadores**. 25 out. 2023.
- BIANCHI, Sabrina Ripoli et al. A uberização como forma de precarização do trabalho e suas consequências na questão social. **Revista Direitos, Trabalho e Política Social**, Cuiabá, v. 6, n. 10, p. 134-156, jan./jun. 2020.
- CARDOSO, A. C. M. et al. A pandemia da COVID-19 e o agravamento da precariedade do trabalho dos motoristas em empresas-plataforma de transporte individual em uma cidade brasileira de médio porte. **Revista da ABET**, v. 21.
- CARVALHO, M. A. L. **Pejotização e descaracterização do contrato de emprego**: o caso dos médicos em Salvador – Bahia. 2010. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais e Cidadania). Salvador: Universidade Católica do Salvador (UCSAL).
- CAVALCANTI, C. D et al. Estado capitalista, sociabilidade capitalista: o impasse da luta por direitos humanos no Brasil. **Humanidades & Inovação**, v. 7, n. 17, p. 514-524, 2020.
- CONTANDRÍOPOULOS, D.; CHAMPAGNE, F.; POTVIN, L. **Saber preparar uma pesquisa**: fundamentos de uma metodologia de pesquisa em ciências da saúde. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1999.

CORREIO DO POVO. **Maioria dos assaltos no Uber ocorre quando motoristas estão aguardando passageiros**. 10 ago. 2017. Disponível em: <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/pol%C3%ADcia/majoria-dos-assaltos-no-uber-ocorre-quando-motoristas-est%C3%A3o-aguardando-passageiros-1.238177>. Acesso em: 11 jun. 2024.

DE STEFANO, V. The Rise of the ‘Just-in-Time Workforce’: On-Demand Work, Crowdfwork and Labour Protection in the “Gig-Economy”. **Conditions of Work and Employment Series**, n. 71, Geneva: International Labour Organization, 2016.

FONSECA, J. R. Os Métodos Quantitativos na Sociologia: Dificuldades de Uma Metodologia de Investigação. **VI Congresso Português de Psicologia**, 2008.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. **Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil**: quem, onde, quantos e quanto ganham. Ipea, Nota de Conjuntura 14, p. 1-12, 2022.

GÜNTHER, H. **Como Elaborar um Questionário** (Série: Planejamento de Pesquisa nas Ciências Sociais, n. 01). Brasília, DF: UnB, 2003.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

KREIN, J. D.; BORSARI, P. Pandemia e desemprego: análise e perspectivas. **Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho**, Campinas, 2020.

KREIN, J. D.; GIMENEZ, D. M.; SANTOS, A. L. dos (Organizadores). **Dimensões Críticas da Reforma Trabalhista no Brasil**. Campinas, SP: Curt Nimuendajú, 2018. 304 p. ISBN 978-85-99944-46-2.

LIMA, M. M.; LINHARES, A. C. F.; FARIAS, M. M.; MEDEIROS, H. R. L.; CAMBIM, F. E. F.; SOUSA, M. N. A. Identificação dos riscos ocupacionais e medidas protetivas de segurança laboral: estudo com grupo de mototaxistas. **Arquivos de Ciências da Saúde**, v. 23, p. 89-94, 2016.

MARINHO, A. F. A. S.; MAIRINK, C. H. P. Responsabilidade civil das plataformas digitais pelo acidente de trabalho do motoboy. **LibertasDireito**, v. 3, n. 2, p. 12, 2022.

MARTINS, A. B. et al. Impactos da precarização do trabalho dos entregadores de aplicativos na saúde física e mental. **Revista Saúde do Trabalhador**, v. 45, n. 2, p. 123-135, 2020.

CEBRAP. **Mobilidade urbana e logística de entregas**: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. 1. ed. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023. ISBN 978-65-86362-23-7.

OLIVEIRA, R. A.; SILVEIRA, C. A. Percepção de riscos e efeitos para a saúde ocupacional de motociclistas profissionais. **Saúde (Santa Maria)**, v. 43, p. 206-213, 2017.

PAES-MACHADO, E.; RICCIO-OLIVEIRA, M. A. O jogo de esconde-esconde: trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador. **Revista Brasileira De Ciências Sociais**, v. 24, n. 70, p. 91-106, 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-69092009000200006>. Acesso em: 11 jun. 2024.

REIS, Luis Felipe Ferreira dos. **Trajatória profissional dos entregadores de aplicativos: flexibilidade e permanência**. Brasília, DF, 2023.

RIBEIRO, B. A.; DE OLIVEIRA, V. D.; SANTOS, J. de L. Expressões da precariedade do trabalho no quadro pandêmico da covid-19. **PEGADA - A Revista da Geografia do Trabalho**, [S. l.], v. 21, n. 2, p. 302–332, 2020. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/7813>. Acesso em: 14 jun. 2024.

RIOS, P. A. A.; MOTA, E. D. A.; FERREIRA, L. N.; CARDOSO, J. P.; SANTOS, G. J.; RODRIGUES, T. B. Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 22, e19054, 2019.

RODRIGUES, N. L. P. R.; MOREIRA, A. S.; LUCCA, S. R. de. O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. **Cadernos De Saúde Pública**, v. 37, n. 11, e00246620, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311X00246620>. Acesso em: 15 jun. 2024.

SILVA, D. W.; ANDRADE, S. M.; SOARES, D. A.; NUNES, E. F. P. A.; MELCHIOR, R. Condições de Trabalho e Riscos no Trânsito Urbano na Ótica de Trabalhadores Motociclistas. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 30, n. 112, p. 59-68, 2005.

SLEE, T. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Elefante, 2017. 320 p.

TELLES, V. S. Mutações do trabalho e experiência urbana. **Tempo Social**, v. 18, n. 1, p. 173-195, 2006.

VÍCTORA, Ceres Gomes; KNAUTH, Daniela Riva; HASSEN, Maria de Nazareth Agra. Pesquisa qualitativa em saúde: uma introdução ao tema. In: **Pesquisa qualitativa em saúde: uma introdução ao tema**. 2000. p. 133-133.

APÊNDICE A - Vivências e Valores: Pesquisa Sobre Entregadores na Era da Uberização no DF

Esta é uma pesquisa da Universidade de Brasília - UnB

Responsável: Thiago Silva Paulino

E-mail: thiagofpceb@gmail.com

Telefone: (61) 9 8233-7649

* Indica uma pergunta obrigatória

1. A participação neste questionário responderá a algumas perguntas relacionadas à análise financeira da precarização em tempos de Uberização no Distrito Federal–Brasil, portanto, é importante registrar que a garantia da confidencialidade de suas informações pessoais será assegurada. As perguntas tendem a durar mais ou menos 10 minutos. Você declara seu consentimento para participar deste estúdio? *

- Sim
- Não

Bloco 1: Caracterização e informações Sociodemográficas

2. Há quanto tempo você trabalha com entregas por aplicativo? *

- Menos de 6 meses
- 6 meses a 1 ano
- 1 a 2 anos
- Mais de 2 anos

3. Você trabalha para quantos aplicativos de entrega? *

- Apenas 1
- 2
- 3
- 4 ou mais

4. Quantas horas por dia você dedica ao trabalho de entrega por aplicativo? *

- Menos de 8 horas
- Entre 8 e 10 horas
- Entre 10 e 12 horas
- Entre 12 e 14 horas
- Mais de 14 horas

5. Quantos dias por semana você dedica ao trabalho de entrega por aplicativo? *

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 6 |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 7 |
| <input type="checkbox"/> 5 | |

6. Em qual região administrativa do Distrito Federal você reside atualmente? *

- | | | |
|---|---------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ceilândia | <input type="checkbox"/> Sobradinho | <input type="checkbox"/> Taguatinga |
| <input type="checkbox"/> Plano Piloto | <input type="checkbox"/> Águas Claras | <input type="checkbox"/> Guará |
| <input type="checkbox"/> Recanto das Emas | <input type="checkbox"/> Planaltina | <input type="checkbox"/> Outro: |
| <input type="checkbox"/> Riacho Fundo | <input type="checkbox"/> Gama | |

7. Em quais regiões administrativas do Distrito Federal você costuma realizar suas entregas? *

(Você pode selecionar mais de uma opção)

Marque todas que se aplicam.

- | | | |
|---------------------------------------|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ceilândia | <input type="checkbox"/> Recanto das Emas | <input type="checkbox"/> Taguatinga |
| <input type="checkbox"/> Águas Claras | <input type="checkbox"/> Riacho Fundo | <input type="checkbox"/> Guará |
| <input type="checkbox"/> Plano Piloto | <input type="checkbox"/> Sobradinho | <input type="checkbox"/> Outro: |
| <input type="checkbox"/> Gama | <input type="checkbox"/> Planaltina | |

8. Qual é seu sexo? *

- Masculino
 Feminino
 Prefiro não dizer
 Outro:

9. Qual é a sua faixa etária? *

- | | |
|-------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 18-24 anos | <input type="checkbox"/> 45-54 anos |
| <input type="checkbox"/> 25-34 anos | <input type="checkbox"/> 55-64 anos |
| <input type="checkbox"/> 35-44 anos | <input type="checkbox"/> 65 anos ou mais |

10. Qual é o seu estado civil? *

- | | |
|--------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Solteiro(a) | <input type="checkbox"/> Divorciado(a) |
| <input type="checkbox"/> Casado(a) | <input type="checkbox"/> Viúvo(a) |
| <input type="checkbox"/> Separado(a) | <input type="checkbox"/> Em uma união estável |

11. Qual é o seu nível de escolaridade? *

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ensino fundamental incompleto | <input type="checkbox"/> Ensino superior incompleto |
| <input type="checkbox"/> Ensino fundamental completo | <input type="checkbox"/> Ensino superior completo |
| <input type="checkbox"/> Ensino médio incompleto | <input type="checkbox"/> Pós-graduação |
| <input type="checkbox"/> Ensino médio completo | |

12. Você possui outro emprego além do trabalho de entrega por aplicativo? *

- Não
 Sim

13. Qual é a sua principal fonte de renda? *

- Trabalho de entrega por aplicativo
 Outro:

14. Qual é sua renda mensal aproximada? * *Salário mínimo R\$ 1.412*

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> até 1 salário mínimo | <input type="checkbox"/> entre 3 e 5 salários mínimos |
| <input type="checkbox"/> entre 1 e 2 salários mínimos | <input type="checkbox"/> mais de 5 salários mínimos |
| <input type="checkbox"/> entre 2 e 3 salários mínimos | |

15. Como você avalia a estabilidade do seu trabalho de entrega por aplicativo? *

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Muito instável | <input type="checkbox"/> Estável |
| <input type="checkbox"/> Instável | <input type="checkbox"/> Muito estável |
| <input type="checkbox"/> Pouco estável | |

16. Qual é a sua percepção sobre as oportunidades de crescimento financeiro trabalhando com entregas por aplicativo? *

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Muito boas | <input type="checkbox"/> Ruins |
| <input type="checkbox"/> Boas | <input type="checkbox"/> Muito ruins |
| <input type="checkbox"/> Razoáveis | |

17. Quais são as dificuldades que você encontra no seu trabalho? (marque as que se aplicam) * *Marque todas que se aplicam.*

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Remuneração baixa | <input type="checkbox"/> Pouca segurança |
| <input type="checkbox"/> Falta de direitos | <input type="checkbox"/> Risco de vida |
| <input type="checkbox"/> Muitas horas de trabalho | <input type="checkbox"/> Outro |

Bloco 2: Custos e Despesas Associados ao Trabalho de Entrega por Aplicativo

18. O veículo utilizado nas entregas é: *

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Próprio | <input type="checkbox"/> Financiado |
| <input type="checkbox"/> Alugado | <input type="checkbox"/> Outro: |
| <input type="checkbox"/> Emprestado | |

19. Para veículos financiados, quanto você gasta por mês? * (*Valor da parcela*)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 100 | <input type="checkbox"/> R\$ 300 a R\$ 400 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 100 a R\$ 200 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 400 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 200 a R\$ 300 | <input type="checkbox"/> Não se aplica |

20. Quanto você gasta em média com combustível por mês para realizar as entregas?*

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 100 | <input type="checkbox"/> R\$ 300 a R\$ 400 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 100 a R\$ 200 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 400 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 200 a R\$ 300 | |

21. Quanto você gasta em média com manutenção do veículo por mês? * (*pneus, troca de óleo, relação, etc.*) A maioria dos gastos são realizados em um período maior, considerar uma média mensal.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> R\$ 150 a R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 100 a R\$ 150 | |

22. Quanto você gasta com seguro do veículo por mês? *

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> R\$ 150 a R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 100 a R\$ 150 | <input type="checkbox"/> Não tenho gastos |

23. Você costuma ter gastos com saúde devido ao seu trabalho? Se sim, quanto você gasta em média por mês com saúde? * (*Exemplo: dores musculares, acidentes etc.*)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> R\$ 150 a R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 100 a R\$ 150 | <input type="checkbox"/> Não tenho gastos |

24. Quanto você gasta com equipamentos ou acessórios por mês? *
(capacetes, luvas, manguito, jaqueta, etc.)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> R\$ 150 a R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 100 a R\$ 150 | <input type="checkbox"/> Não tenho gastos |

25. Quanto você gasta com alimentação por dia de trabalho? *

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 10 | <input type="checkbox"/> R\$ 30 a R\$ 40 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 10 a R\$ 20 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 40 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 20 a R\$ 30 | <input type="checkbox"/> Não tenho gasto |

26. Quanto você gasta com telefone/internet por mês para o trabalho? *

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> R\$ 150 a R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 100 a R\$ 150 | <input type="checkbox"/> Não tenho gasto |

27. Quanto você gasta com multas de trânsito por mês? *

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> R\$ 150 a R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> R\$ 100 a R\$ 150 | <input type="checkbox"/> Não tenho gasto |

28. Com que frequência você precisa substituir peças ou realizar reparos emergenciais no seu veículo? *

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Nunca | <input type="checkbox"/> Frequentemente |
| <input type="checkbox"/> Raramente | <input type="checkbox"/> Muito frequentemente |
| <input type="checkbox"/> Ocasionalmente | |

29. Você contribui para a Previdência Social ou possui algum plano de aposentadoria privada? * Se sim, quanto você gasta por mês?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 100 a R\$150 |
| <input type="checkbox"/> Sim, menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 150 a R\$200 |
| <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Sim, mais de R\$ 200 |

30. Você tem gastos com estacionamento durante o trabalho? * *Se sim, quanto você gasta por mês?*

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 100 a R\$150 |
| <input type="checkbox"/> Sim, menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 150 a R\$200 |
| <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Sim, mais de R\$ 200 |

31. Você tem gastos com licenciamento, IPVA, ou outros impostos/obrigações legais relacionados ao seu veículo? * *Se sim, quanto você gasta por mês?*

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 100 a R\$ 150 |
| <input type="checkbox"/> Sim, menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 150 a R\$ 200 |
| <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Sim, mais de R\$ 200 |

32. Você recebe bonificações ou incentivos financeiros pelas entregas? * *(como gorjetas ou bônus por desempenho) Se sim, quanto você ganha por mês?*

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 100 a R\$150 |
| <input type="checkbox"/> Sim, menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 150 a R\$200 |
| <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Sim, mais de R\$ 200 |

33. Você tem gastos com taxas administrativas ou comissões cobradas pelos aplicativos de entrega? * *Se sim, quanto você gasta por mês?*

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 100 a R\$150 |
| <input type="checkbox"/> Sim, menos de R\$ 50 | <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 150 a R\$200 |
| <input type="checkbox"/> Sim, de R\$ 50 a R\$ 100 | <input type="checkbox"/> Sim, mais de R\$ 200 |

34. Quanto você estima perder em termos de receita devido a cancelamentos ou problemas com os aplicativos de entrega? *

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Nada | <input type="checkbox"/> Entre R\$ 100 e R\$ 200 por mês |
| <input type="checkbox"/> Menos de R\$ 50 por mês | <input type="checkbox"/> Mais de R\$ 200 por mês |
| <input type="checkbox"/> Entre R\$ 50 e R\$ 100 por mês | |

35. Você perde dinheiro com entregas não compensadas? * *(por exemplo, por longa distância ou baixa remuneração)*

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Raramente | <input type="checkbox"/> Muito frequentemente |
| <input type="checkbox"/> Às vezes | <input type="checkbox"/> Nunca |
| <input type="checkbox"/> Frequentemente | |

36. Você utiliza algum tipo de armazenamento ou equipamento para manter os produtos entregues na temperatura adequada ou protegidos? *

- Não
- Sim

37. Qual é o impacto dos períodos de baixa demanda em sua renda mensal? *

- Nenhum impacto
- Impacto pequeno
- Impacto moderado
- Impacto significativo
- Impacto muito significativo

38. Com base em sua experiência como entregador de aplicativo, descreva os desafios que você enfrenta em relação à sua renda, condições de trabalho e perspectivas para o futuro em sua carreira. Por favor, compartilhe quaisquer experiências ou pensamentos que você acredita serem importantes para entender a sua situação.