



Universidade de Brasília

Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas

Departamento de Administração

EDUARDO OLIVEIRA DA CRUZ

**Uberização: influência da religião no trabalho precarizado  
de *motoboys* no Distrito Federal**

Brasília – DF

2025

EDUARDO OLIVEIRA DA CRUZ

**Uberização: influência da religião no trabalho precarizado  
de *motoboys* no Distrito Federal**

Monografia apresentada ao Departamento de Administração como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Administração.

Professor Orientador: Dr. Jorge Luis Triana Riveros

Brasília – DF

2025

EDUARDO OLIVEIRA DA CRUZ

**Uberização: influência da religião no trabalho precarizado  
de *motoboys* no Distrito Federal**

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

**Eduardo Oliveira da Cruz**

Doutor, Jorge Luis Triana Riveros

Professor-Orientador

Doutora, Amanda Borges de Souza

Professora-Examinadora

Doutor, Lúcio Willian Mota Siqueira

Professor-Examinador

Brasília, 14 de julho de 2025

Dedico este trabalho a Deus, à minha esposa, aos meus pais, ao meu irmão e ao meu professor orientador os quais me incentivaram e apoiaram para que a pesquisa fosse concluída.

## RESUMO

Este trabalho explora o fenômeno da uberização no contexto do trabalho dos entregadores por aplicativo no Distrito Federal, com foco nos riscos associados à profissão e na possibilidade de a espiritualidade atuar como fonte de suporte emocional. A pesquisa teve como objetivo investigar se, diante das adversidades e da precarização do trabalho, a fé exerce algum papel significativo no enfrentamento cotidiano desses profissionais. A metodologia consistiu em uma revisão bibliográfica e a aplicação de um questionário estruturado com 29 perguntas objetivas, cujos dados foram analisados por meio de estatística descritiva. A pesquisa adotou uma abordagem exploratória, adequada para compreender um fenômeno ainda pouco investigado na literatura, revelando importantes pistas sobre a relação entre espiritualidade e trabalho na era da economia de plataformas. Os resultados apontaram que 62% dos *motoboys* se identificam com a religião cristã, embora não mantenha uma prática religiosa ativa. Ainda assim, a espiritualidade se manifesta de maneira subjetiva e pessoal, sendo percebida como uma forma de proteção e amparo emocional. A partir dessa constatação, conclui-se que as instituições cristãs, tanto católicas quanto protestantes, têm a oportunidade de se aproximar desses trabalhadores, reconhecendo a fé já existente entre eles e oferecendo espaços de acolhimento e pertencimento. Essa aproximação pode potencializar o papel da espiritualidade como recurso simbólico de resiliência frente às pressões do trabalho digital.

**Palavras-chave:** Uberização. *Motoboys*. Religião. Precarização. Espiritualidade

## ABSTRACT

This study explores the phenomenon of uberization in the context of app-based delivery workers in the Federal District, focusing on the risks associated with the profession and the potential role of religion as a source of emotional support. The research aimed to investigate whether, in the face of adversity and the precarization of labor, faith plays a significant role in the daily coping strategies of these workers. The methodology consisted of a literature review and the application of a structured questionnaire with 29 objective questions, whose data were analyzed using descriptive statistics. The study adopted an exploratory approach, suitable for understanding a phenomenon still underexplored in the literature, revealing important insights into the relationship between spirituality and work in the platform economy era. The results showed that 62% of the delivery riders identify with the Christian religion, although they do not maintain an active religious practice. Nevertheless, spirituality manifests itself in a subjective and personal way, being perceived as a form of protection and emotional support. Based on this finding, it is concluded that Christian institutions, both Catholic and Protestant, have the opportunity to reach out to these workers by recognizing the existing faith among them and offering spaces of welcome and belonging. This connection can enhance the role of spirituality as a symbolic resource of resilience in the face of the pressures of digital labor.

**Keywords:** Uberization. Delivery riders. Religion. Precarization. Spirituality

## RESUMEN

Este trabajo explora el fenómeno de la uberización en el contexto del trabajo de repartidores por aplicación en el Distrito Federal, con énfasis en los riesgos asociados a la profesión y en la posibilidad de que la religión actúe como fuente de apoyo emocional. La investigación tuvo como objetivo indagar si, ante las adversidades y la precarización del trabajo, la fe desempeña algún papel significativo en el afrontamiento cotidiano de estos profesionales. La metodología consistió en una revisión bibliográfica y la aplicación de un cuestionario estructurado con 29 preguntas objetivas, cuyos datos fueron analizados mediante estadística descriptiva. La investigación adoptó un enfoque exploratorio, adecuado para comprender un fenómeno aún poco investigado en la literatura, revelando indicios importantes sobre la relación entre espiritualidad y trabajo en la era de la economía de plataformas. Los resultados mostraron que el 62% de los repartidores se identifican con la religión cristiana, aunque no mantienen una práctica religiosa activa. Aun así, la espiritualidad se manifiesta de forma subjetiva y personal, siendo percibida como una forma de protección y apoyo emocional. A partir de esta constatación, se concluye que las instituciones cristianas, tanto católicas como protestantes, tienen la oportunidad de acercarse a estos trabajadores, reconociendo la fe ya existente entre ellos y ofreciendo espacios de acogida y pertenencia. Este acercamiento puede potenciar el papel de la espiritualidad como recurso simbólico de resiliencia frente a las presiones del trabajo digital.

**Palabras clave:** Uberización. Repartidores. Religión. Precarización. Espiritualidad

## **LISTA DE GRÁFICOS**

|  |    |
|--|----|
| Gráfico 1 - Faixa etária dos <i>motoboys</i> participantes. Fonte: Dados da pesquisa .....     | 33 |
| Gráfico 2 – Grau de instrução dos <i>motoboys</i> participantes. Fonte: Dados da pesquisa..... | 34 |
| Gráfico 3 – Tempo de permanência na profissão de <i>motoboy</i> .....                          | 35 |
| Gráfico 4 – Quantidade de horas/dia trabalhadas por <i>motoboys</i> .....                      | 36 |
| Gráfico 5 – Desafios enfrentados por <i>motoboys</i> nos últimos 3 meses.....                  | 38 |
| Gráfico 6 – Avaliação de fatores para escolha da profissão.....                                | 40 |
| Gráfico 7 – Medo de acidentes de trânsito.....   | 42 |
| Gráfico 8 – Comparativo do medo de acidentes de trânsito.....                                  | 43 |
| Gráfico 9 – Fatores de proteção na visão dos entregadores. ....                                | 45 |
| Gráfico 10 – Frequência de oração entre os <i>motoboys</i> .....                               | 48 |
| Gráfico 11 – Frequência na participação de celebrações/cultos religiosos. ....                 | 49 |
| Gráfico 12 – Concordância sobre a união entre os entregadores. ....                            | 52 |
| Gráfico 13 – Crença em proteção de uma força superior. ....                                    | 53 |

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

|   |    |
|---|----|
| Figura 1 – Frase presente em baú de moto usada para entregas..... | 65 |
| Figura 2 – Agradecimento por orações da mãe. ....                 | 65 |

## SUMÁRIO

|   |    |
|---|----|
| <b>1. INTRODUÇÃO .....</b>  | 10 |
| 1.1. Contextualização .....   | 11 |
| 1.2. Formulação do problema .....                                     | 13 |
| 1.3. Objetivo geral .....   | 14 |
| 1.4. Objetivos específicos .....                                      | 14 |
| 1.5. Justificativa.....   | 14 |
| <b>2. REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>                                   | 16 |
| 2.1. Precarização do trabalho e uberização .....                      | 16 |
| 2.2. Precariedade no trabalho de entregadores .....                   | 19 |
| 2.3. Suporte emocional .....  | 24 |
| <b>3. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA .....</b>                        | 28 |
| 3.1. Tipologia e descrição geral dos métodos de pesquisa .....        | 28 |
| 3.2. Caracterização do objeto de estudo e população da pesquisa ..... | 29 |
| 3.3. Instrumento de pesquisa .....                                    | 30 |
| 3.4. Procedimentos de coleta e análise de dados .....                 | 31 |
| <b>4. RESULTADOS E DISCUSSÃO .....</b>                                | 32 |
| 4.1. Caracterização dos <i>motoboys</i> .....                         | 32 |
| 4.2. Situação laboral dos entregadores .....                          | 35 |
| 4.3. Tolerância aos riscos da profissão .....                         | 41 |
| 4.4. Relação com a espiritualidade .....                              | 47 |
| 4.5. Opiniões pessoais dos <i>motoboys</i> .....                      | 50 |
| <b>5. CONCLUSÃO .....</b>   | 56 |
| <b>REFERÊNCIAS.....</b>   | 60 |
| <b>APÊNDICES.....</b>   | 65 |

## 1. INTRODUÇÃO

A tecnologia tem transformado profundamente o mundo do trabalho nas últimas décadas. Com a automação e a digitalização, muitas tarefas repetitivas e administrativas foram substituídas por sistemas informatizados, aumentando a eficiência e reduzindo custos. Além disso, a internet e as ferramentas de comunicação digital permitiram o trabalho remoto, flexibilizando horários e locais de trabalho. Um exemplo deste cenário é a Uberização, que consiste em um modelo de trabalho caracterizado pela mediação de plataformas que estabelecem conexão entre clientes e prestadores de serviço. Essas mudanças não apenas aumentaram a produtividade, mas também criaram novas oportunidades de emprego em setores como tecnologia da informação, marketing digital e desenvolvimento de *software* (Marin, De Souza Mendes e Struziato 2021).

Nesse contexto, a Revolução 4.0, caracterizada pela integração de tecnologias avançadas como inteligência artificial, internet das coisas (IoT) e *big data*, está levando essa transformação a um novo patamar onde empresas estão adotando sistemas inteligentes que podem analisar grandes volumes de dados em tempo real, otimizando processos e tomando decisões mais informatizadas (Boff, 2023). A automação avançada está substituindo não apenas tarefas manuais, mas também funções cognitivas, exigindo que os trabalhadores desenvolvam novas habilidades e se adaptem a um ambiente de trabalho cada vez mais tecnológico. Essa revolução está ajudando a redefinir o conceito de trabalho, promovendo maior integração entre o uso da tecnologia e o trabalho humano, impulsionando a inovação em diversos setores (Stefani, 2024).

No entanto, nem sempre os avanços tecnológicos representam avanços no que diz respeito a qualidade de vida no trabalho, um exemplo de um efeito negativo causado pelo avanço tecnológico, mas especificamente o advento da economia de aplicativo, é a chamada uberização do trabalho, fenômeno caracterizado pela flexibilização extrema das relações laborais e pela precarização das condições de trabalho. Esse novo modelo de organização do trabalho, impulsionada pela Revolução 4.0, tem sido amplamente debatida por pesquisadores como Ricardo Antunes (2020) e Ludmila Abílio (2021), que analisam suas implicações para os trabalhadores e para a sociedade.

A uberização refere-se ao movimento de transformação no mercado de trabalho, caracterizado pela crescente adoção de plataformas digitais para intermediar serviços, como transporte, entregas e até mesmo serviços profissionais, esse modelo se baseia na economia de aplicativos, onde indivíduos trabalham de maneira autônoma por meio dessas plataformas,

quase sempre sem vínculos empregatícios formais (Abílio, 2020a). A nomenclatura deste conceito surgiu em referência ao modelo de negócios da empresa Uber, que se tornou símbolo dessa transformação, apesar de não ser prática exclusiva da organização. A uberização muitas vezes implica flexibilidade para os trabalhadores, mas também suscita discussões sobre precarização, pois há ausência de direitos trabalhistas como férias, aposentadoria e segurança financeira (Pinheiro, De Paula Souza e Guimarães; 2018).

Além disso, a uberização altera a dinâmica tradicional entre empregadores e empregados, substituindo-a por uma relação mediada por algoritmos que determinam preços e condições de trabalho. Isso transforma a autonomia dos trabalhadores em algo limitado, já que eles dependem das regras impostas pelas plataformas (Neves, 2022). Enquanto muitos argumentam que a uberização democratiza o acesso ao trabalho, permitindo que mais pessoas gerem renda, outros apontam os desafios associados, como a instabilidade e a competição acirrada. Esse fenômeno continua a gerar debates sobre regulamentação e equilíbrio entre inovação tecnológica e proteção aos trabalhadores.

Os trabalhadores submetidos à uberização frequentemente enfrentam desafios como jornadas extenuantes, renda instável e a pressão constante de avaliações feitas por clientes, que podem impactar diretamente sua continuidade na plataforma (Cardoso, *et al.* 2022). Além disso, a falta de um ambiente de trabalho físico e de vínculos com colegas ou supervisores pode gerar um sentimento de isolamento, agravado pela ausência de benefícios básicos e proteções sociais, nesse cenário, a exaustão física e emocional torna-se uma realidade para muitos (De Jesus Rodrigues, 2023). Portanto, se torna importante analisar fontes de apoio emocional que os ajudem a lidar com os desafios profissionais atuais e a espiritualidade surge como um dos suportes disponíveis a ser investigado, a fim compreender seu efeito no cotidiano dos trabalhadores uberizados.

### 1.1. Contextualização

Conforme explicado anteriormente, a uberização refere-se à precarização das condições laborais mediada por plataformas digitais, como ocorre com os *motoboys* por aplicativos no Brasil. Nesse novo cenário, os trabalhadores são classificados como autônomos, mas estão sujeitos a regras rígidas e metas estabelecidas pelas empresas, o que os torna altamente vulneráveis. A uberização, nesse contexto, representa a desconstrução de direitos trabalhistas historicamente conquistados, promovendo uma exploração que mistura autonomia aparente com forte controle (Abílio, 2020a).

Assim, a rotina dos *motoboys* por aplicativos é marcada por um alto grau de exposição ao risco. Acidentes de trânsito são uma constante, dada a urgência imposta pelas plataformas e a pressão por produtividade. Além disso, os entregadores enfrentam uma crescente ameaça de assaltos, especialmente em grandes centros urbanos, onde a violência urbana agrava ainda mais a vulnerabilidade dessa categoria. A ausência de proteção por parte das empresas de aplicativo deixa esses trabalhadores desamparados diante de tais situações, o que demonstra a fragilidade do modelo adotado (Tinoco, 2020).

Quando ocorrem acidentes ou adoecimentos, os *motoboys* por aplicativo não contam com garantias mínimas como auxílio-doença ou acesso facilitado ao sistema previdenciário. Como são enquadrados como simples usuários de plataforma, não têm direito a diversos benefícios trabalhistas, incluindo licença remunerada, estabilidade ou assistência em casos de afastamento por motivos de saúde. A informalidade disfarçada de empreendedorismo transfere ao trabalhador toda a responsabilidade por sua integridade física e bem-estar, mesmo que sua atividade se desenvolva sob condições adversas (Cardoso, *et al.* 2022).

Um dos elementos centrais na dinâmica de trabalho dos *motoboys* por aplicativos é a submissão ao algoritmo. A lógica de distribuição de corridas, avaliação de desempenho e até a visibilidade dentro da plataforma é determinada por sistemas automatizados, cujos critérios são muitas vezes opacos. Isso configura uma nova forma de subordinação, na qual o controle é exercido por meio da tecnologia, sem espaço para negociação ou contestação. O trabalhador precisa se adaptar às exigências do sistema, sob pena de ser penalizado com menos entregas ou até o bloqueio da conta (Neves, 2022).

Apesar da propaganda de flexibilidade associada ao trabalho por aplicativos, a realidade é que grande parte dos *motoboys* realiza jornadas exaustivas para garantir um rendimento minimamente viável. Muitos trabalham mais de 12 horas por dia, sete dias por semana, enfrentando o cansaço físico e mental. A liberdade de escolher quando trabalhar se revela ilusória, uma vez que o rendimento depende diretamente do tempo conectado e da quantidade de entregas realizadas. Dessa forma, a busca por autonomia se transforma em sobrecarga e exaustão (Abílio, 2019).

Outro aspecto crítico desse modelo é a transferência dos custos operacionais para os próprios trabalhadores. Os aplicativos não fornecem equipamentos de proteção, manutenção dos veículos ou combustível. Cabe ao *motoboy* arcar com todas essas despesas, o que compromete significativamente a renda final. Além disso, em caso de danos à motocicleta, acidentes ou problemas de saúde, o prejuízo é totalmente individualizado. Essa lógica evidencia

uma externalização dos riscos por parte das empresas, que lucram sem assumir responsabilidades trabalhistas (Abílio, 2020b).

A constante avaliação por parte dos clientes e da própria plataforma cria um ambiente de pressão contínua. A nota atribuída ao entregador influencia diretamente sua visibilidade no aplicativo e, consequentemente, sua renda. Isso gera uma ansiedade permanente para manter boas notas, mesmo diante de fatores fora do controle do trabalhador, como atrasos causados pelo trânsito ou por problemas de logística. A subjetividade dessas avaliações também abre margem para práticas discriminatórias ou injustas, sem que haja um canal eficaz de defesa para os entregadores (Abílio, 2020b).

Por fim, a ausência de representação institucional, como sindicatos fortes e atuantes, agrava ainda mais a situação dos *motoboys* por aplicativo. Sem apoio coletivo, esses trabalhadores enfrentam dificuldades para reivindicar direitos, negociar melhores condições ou mesmo acessar informações sobre seus próprios contratos com as plataformas. A fragmentação e individualização do trabalho enfraquecem a capacidade de organização, perpetuando a exploração e dificultando qualquer avanço em direção a uma regulamentação mais justa e equilibrada (Baptistella, 2021).

## 1.2. Formulação do problema

A crescente inserção de trabalhadores em plataformas digitais de entrega tem gerado mudanças significativas na dinâmica das relações laborais, marcadas pela informalidade, instabilidade financeira e intensas jornadas. Nesse contexto, os *motoboys* enfrentam cotidianamente condições adversas que impactam diretamente sua saúde física e emocional, como a pressão por produtividade, a exposição constante a riscos no trânsito, a imprevisibilidade da renda e a ausência de garantias trabalhistas (Gomes, 2024). Diante desse cenário de vulnerabilidade, o suporte emocional torna-se uma necessidade urgente, porém amplamente negligenciada.

A principal problemática identificada neste estudo reside na ausência de caminhos acessíveis e eficazes de acolhimento emocional para os entregadores por aplicativo. Muitos desses trabalhadores não dispõem de tempo livre nem de recursos financeiros suficientes para buscar atendimento psicológico profissional, o que dificulta o enfrentamento de sentimentos de exaustão, angústia e solidão (Souza, Rodrigues e Santos; 2024). Além disso, o caráter fragmentado do trabalho por plataforma dificulta a construção de vínculos institucionais que poderiam oferecer suporte psicossocial contínuo.

Diante dessa lacuna, surge a necessidade de investigar outras fontes de apoio que possam oferecer algum tipo de acolhimento subjetivo, resiliência e sentido à vivência desses profissionais. A presente pesquisa, portanto, parte da hipótese de que a espiritualidade pode exercer um papel compensatório no enfrentamento dessas adversidades, funcionando como espaço simbólico de amparo e reorganização emocional.

Elevados níveis de estresse e ansiedade podem comprometer o julgamento, reduzir a capacidade de concentração e aumentar a probabilidade de erros operacionais, elevando ainda mais o risco profissional em uma atividade em que qualquer descuido pode custar a integridade física do trabalhador (Silva, *et al.* 2008). O suporte psicológico e social é essencial para a qualidade de vida no trabalho desses profissionais, e, entre as diversas formas de amparo a serem estudadas, a religião se apresenta como um dos elementos que pode exercer influência significativa. A partir dessa hipótese a pesquisa busca entender: De que forma a espiritualidade atua como suporte emocional para *motoboys* diante das adversidades do trabalho por aplicativos?

### **1.3. Objetivo geral**

Analizar se, e de que forma, a religião exerce influência como suporte emocional na rotina de *motoboys* submetidos ao trabalho por aplicativos no Distrito Federal.

### **1.4. Objetivos específicos**

- Descrever a situação laboral e aspectos profissionais dos entregadores;
- Identificar os principais riscos e percepção de fatores de proteção;
- Identificar se existem outras fontes de suporte social e emocional aos entregadores além da religião;
- Compreender a identificação religiosa dos *motoboys* e as possíveis diferenças entre filiação religiosa e prática cotidiana;

### **1.5. Justificativa**

O estudo sobre a influência da religião no trabalho de entregadores por aplicativo é relevante tanto para a classe trabalhadora quanto para a sociedade em geral, pois permite compreender se a religiosidade pode servir como mecanismo de suporte emocional diante das adversidades laborais. Em um cenário marcado pela informalidade profissional, jornadas

exaustivas e a ausência de benefícios, a prática religiosa pode funcionar como um fator de resiliência, auxiliando na manutenção do bem-estar psicológico e na construção de redes de apoio entre os entregadores (Garrett, 2010).

Além disso, um estudo com essa temática pode contribuir para os braços sociais existentes em organizações religiosas na tentativa de traçar estratégias para acessar e auxiliar trabalhadores que enfrentam rotinas de risco, não somente *motoboys*, mas todos aqueles que ocupam postos de trabalho precário.

Importante ressaltar que um estudo sobre a influência da religião no trabalho de entregadores por aplicativo também contribuiria para a bibliografia acadêmica existente, uma vez que se trata de um tema ainda pouco explorado. Dessa forma, uma abordagem do tema não apenas enriqueceria os debates acadêmicos sobre a relação entre espiritualidade e atividade profissional, mas também possibilitaria novas perspectivas para compreender como enfrentar os desafios enfrentados por essa categoria.

Ao explorar essa relação, busca-se ampliar o debate sobre saúde mental no trabalho digital e contribuir para a formulação de políticas ou práticas que considerem as dimensões subjetivas e culturais envolvidas no cotidiano dos *motoboys* por aplicativo. Ademais, a relevância do tema está ancorada no reconhecimento de que a religiosidade e a espiritualidade desempenham, para muitos indivíduos, papéis fundamentais na construção de sentido e na sustentação emocional frente às adversidades (Marchezini e Almeida Forini, 2019). Em um cenário no qual o acesso a suporte psicológico profissional é restrito por limitações financeiras e pela escassez de tempo, investigar como práticas religiosas podem funcionar como ferramentas de acolhimento, reorganização interna e fortalecimento da resiliência dos *motoboys* é uma forma de valorizar saberes e experiências subjetivas frequentemente invisibilizadas em pesquisas sobre o mundo do trabalho (Souza, Rodrigues e Santos; 2024).

O tema pesquisado se destaca pela originalidade ao explorar o cruzamento entre a precarização do trabalho e a religiosidade, assuntos pouco investigados em conjunto no contexto dos *motoboys* que atuam por aplicativos e pela relevância ao lançar olhar para uma das ocupações com grande crescimento no contexto pós-pandêmico.

Por fim, ao trazer esse debate para o campo acadêmico, a pesquisa contribui para ampliar o escopo dos estudos sobre o trabalho digital e suas implicações socioculturais, inserindo novas dimensões analíticas que articulam fé, subjetividade e resistência cotidiana. O tema se mostra atual, pertinente e necessário não apenas para compreender as experiências dos *motoboys*, mas também para fomentar a criação de estratégias sociais, institucionais e políticas que reconheçam

e valorizem os recursos simbólicos mobilizados por esses trabalhadores na construção de dignidade e sentido em seus percursos profissionais.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

A seção de referencial teórico tem como propósito fundamentar conceitualmente o presente estudo, oferecendo suporte às análises e interpretações desenvolvidas ao longo da pesquisa. Para isso, serão discutidos autores e abordagens que tratam das transformações contemporâneas no mundo do trabalho, com ênfase na dinâmica das plataformas digitais e na precarização das relações laborais. Em paralelo, serão apresentados aportes teóricos que abordam a espiritualidade como dimensão subjetiva e sociocultural relevante na experiência humana, especialmente em contextos de vulnerabilidade. Ao articular essas duas vertentes, buscou-se construir uma base sólida que permita compreender como a vivência religiosa pode se entrelaçar com o cotidiano de *motoboys* por aplicativo, oferecendo estratégias simbólicas de resistência, amparo emocional e ressignificação da atividade profissional.

### 2.1. Precarização do trabalho e uberização

A Uberização e a precarização têm se consolidado como temas centrais na discussão sobre as novas formas de trabalho e suas implicações sociais no contexto da ocupação de *motoboys* por aplicativo. Este capítulo de revisão bibliográfica busca explorar a natureza desse trabalho precarizado, definindo conceitos e caracterizando situações vividas no cotidiano dos entregados e já estudadas pela literatura, que são importantes para discussão do assunto. Além disso, será estudado como a família, os companheiros de trabalho e principalmente a religião podem ajudar os *motoboys* a encontrarem apoio e resiliência em meio as adversidades profissionais.

O primeiro conceito que necessita ser definido nessa discussão é a precarização do trabalho, que segundo Ricardo Antunes (2001), é um fenômeno caracterizado pela perda de direitos trabalhistas, pela redução das condições de trabalho e pela instabilidade empregatícia vivida pela classe trabalhadora, que é representada por aqueles que sobrevivem através da venda de sua força de trabalho e não são detentores dos meios de produção, exploração capaz de gerar o lucro que alimenta o capital.

Esse processo está associado a uma diminuição dos benefícios sociais, à intensificação da informalidade e à flexibilização das leis trabalhistas, o que gera insegurança e

vulnerabilidade para a força de trabalho. A busca por redução de custos e maior competitividade leva muitas empresas a precarizar o vínculo empregatício, resultando em jornadas exaustivas, salários baixos e pouca proteção social, afetando a qualidade de vida e o bem-estar dos trabalhadores (Antunes, 2001).

Ainda segundo Antunes e Alves, 2024, uma das causas da precarização do trabalho é a retração da herança dos modelos taylorista/fordista dominantes no auge da produção industrial e o avanço da reorganização do mundo do trabalho pelas ideias do Toyotismo e Acumulação Flexível. No contexto contemporâneo, com o advento da “telemática”, que possibilita a prestação de serviços para empresas distantes fisicamente de seus funcionários, as relações de trabalho vêm perdendo o caráter estável que possuíam no início do século XX.

Considerando a metamorfose dos modelos de trabalho e a precarização decorrente deles, os jovens acabam sendo afetados. Ao alcançar a idade produtiva, aqueles que não tem oportunidade de avançar para uma qualificação profissional mais elevada, terão que enfrentar o desemprego ou a ocupação de um posto de trabalho precário, essa situação alimenta e intensifica o ciclo de precarização trabalhista.

Outra tendência observada por Antunes e Alves, 2024 decorrente da precarização está na expansão do trabalho em domicílio, impulsionado pela “telemática”. Importante ressaltar que quando o autor cita a tecnologia como um apoio à descentralização do capital, levando a um crescimento do trabalho precarizado, a internet ainda não possuía a importância e o alcance que tem nos dias de hoje, olhando para o cenário atual, podemos dizer que a tendência levantada por Antunes além de se confirmar, foi potencializada pelo crescimento exponencial das redes de telecomunicações.

Diante desse cenário, surge o conceito de “uberização”, ponto de partida para a elaboração desse trabalho. Uberização refere-se a um fenômeno que acelerou e continua acelerando o processo de precarização do trabalho. Essa aceleração deve-se à substituição de vínculos trabalhistas por um trabalho plataformizado, ou seja, um modelo onde os trabalhadores são usuários de uma plataforma assim como os clientes finais. Dessa forma, a empresa consegue transformar o seu prestador de serviço em um cliente, sem nenhum vínculo empregatício. Tal prática favorece bastante o capital, em detrimento do empregado e, por esse motivo, acelera exponencialmente a precarização do trabalho (Antunes, 2020).

O conceito “uberização” tem como inspiração o nome da empresa “Uber”, mas não está ligado única e exclusivamente a ela. É também praticado por várias outras empresas, em diversos ramos de serviços, que compartilham da mesma forma de atuação. Rappi, 99, iFood, GetNinjas, DogHero, Zé Delivery e Workana são alguns exemplos atuantes no Brasil, seguindo

o mesmo modelo. Além do modelo não ser exclusividade da empresa que o batiza, a plataformização do trabalho é uma tendência com potencial para se tornar cada vez mais popular nas relações trabalhistas (Abílio, Amorim e Grohmann; 2021).

No caso dos trabalhadores de plataforma, logo se percebe que a uberização é prejudicial a eles, pois não depende de o próprio trabalhador controlar a sua produção. Essa depende de diversos fatores, entre eles a disponibilidade da demanda, o algoritmo elaborado pela empresa e o tempo de trabalho disponível dentro da plataforma. Esse último fator é o único que pode ser controlado pelo trabalhador, o que o força a passar cada vez mais tempo em alerta, esperando por alguma demanda (Abílio, 2020a).

Através desse modelo de trabalho, as empresas vendem a ideia de que o trabalhador é um empreendedor, que não tem chefe, que gerencia seu próprio tempo e que está no controle de suas entregas, situação bastante próxima daquela que Dardot e Laval (2017) apresentam para o que chamam de “sujeito empresarial” ou “empreendedor de si mesmo”. Esse discurso convence o trabalhador de uma situação que não corresponde à realidade, fica claro que essa ideia é mais uma ferramenta de exploração e geração de lucro utilizada pelo capital, onde a terceirização precária é disfarçada de autocontrole. Contudo, essa ideia tem prevalecido nos processos trabalhistas movidos contra as empresas-aplicativos, às quais acabam sendo favorecidas, segundo Leme (2018), até maio de 2018, mais de 90% das sentenças proferidas pela justiça trabalhista contra a empresa UBER no Brasil foram desfavoráveis aos trabalhadores.

Dentro do contexto da uberização, Ludmila Abílio (2020a) traz conceitos interessantes como o de trabalhador “*just-in-time*” e o “*crowdsourcing*”. Este diz respeito ao empregado que está disponível para ser imediatamente utilizado, mas só é remunerado por aquilo que produz (Abílio, 2020a). No caso dos entregadores, só recebem a partir do momento em que coletam o pedido nos estabelecimentos até o momento em que entregam ao consumidor. Não recebem pelo tempo de espera, que muitas vezes pode se estender por dezenas de minutos.

Já o chamado “*crowdsourcing*”, é o termo em inglês que dá nome à evolução da terceirização. Isto é, quando uma empresa terceiriza uma área de seu negócio e uma outra toma para si os riscos daquela operação e recebe um pagamento pela prestação do serviço. O *crowdsourcing* segue essa mesma lógica, porém quem acaba assumindo os riscos são os trabalhadores. Para que isso ocorra, é preciso que cada trabalhador seja responsável pelos seus instrumentos de trabalho, servido de exemplo os veículos e demais despesas, tais como gasolina, impostos, seguro e alimentação (Abílio, 2020a). Antes de ser deturpado pela economia de aplicativo, o conceito de *crowdsourcing* surgiu como algo positivo, descrevendo a prática

de aproveitar a inteligência coletiva e as habilidades de um grande grupo de pessoas, geralmente por meio da internet, para resolver problemas, criar conteúdo ou desenvolver produtos (Graeml e Padilha, 2015).

Traçando um paralelo entre os estudos de Abílio (2020a, 2021) e Antunes (2001, 2004) é possível analisar o conceito do trabalhador *just-in-time* como uma consolidação da tendência citada por Antunes referente a descentralização do capital impulsionado pelo avanço tecnológico. Trazendo para o assunto desse estudo, o desenvolvimento das plataformas permitiu ao capital reduzir a unidade produtiva a um único indivíduo, enquanto mantém o controle do principal meio de produção, que nesse contexto, é a própria plataforma.

## 2.2. Precariedade no trabalho de entregadores

A uberização do trabalho representa uma ameaça significativa aos direitos trabalhistas já conquistados, uma vez que desmancha a relação de emprego tradicional. Esse modelo, caracterizado pela ausência de vínculos empregatícios formais e pela precarização das condições de trabalho, resulta em incertezas salariais, falta de benefícios e garantias trabalhistas, como férias remuneradas, 13º salário e aposentadoria (Araújo, 2024). Ao promover a individualização do trabalhador, o transformando em um “sujeito empreendedor”, conforme sugerem Dardot e Laval (2017), a uberização desconfigura a base de proteção que a legislação proporcionava, surgindo como ferramenta para aprofundar a exploração e desproteção social da classe trabalhadora.

Antes de adentrar no estudo dos entregadores por aplicativo, é importante entender quem são esses profissionais. Estudos anteriores, como o conduzido pela CEBRAP (2023) apontam que os *motoboys*, especialmente aqueles que atuam por meio de plataformas digitais, são majoritariamente homens, compondo um perfil predominantemente masculino dentro dessa categoria profissional, de modo geral, trata-se de trabalhadores jovens, com idade concentrada entre 20 e 39 anos, que possuem o ensino médio completo como nível de escolaridade mais recorrente. Esse perfil reflete as condições sociais e econômicas que impulsionam a entrada de jovens do sexo masculino nesse tipo de ocupação, muitas vezes como alternativa diante da escassez de oportunidades formais de emprego (CEBRAP, 2023). No entendimento de Hoffmann (2004), o papel desempenhado pela mulher na reprodução, desenvolvimento e conservação da vida, explica a maior aversão ao risco, enquanto o homem está mais comumente atrelado ao plano físico e agressividade tornando-o mais inclinado ao perigo, esse fenômeno pode ser o motivo da baixa representatividade feminina na realização de entregas por aplicativo

(Hoffmann, 2004). Embora essa interpretação contribua para a compreensão sociológica do fenômeno, é necessário cautela para não reforçar estereótipos de gênero que invisibilizam a presença e a luta das mulheres no setor.

No caso dos *motoboys*, a precarização aparece não só no aspecto legislativo, mas também reflete nas suas condições de trabalho. Um dos exemplos mais claros sobre o efeito desse fenômeno se expressa na sua jornada de trabalho. Conforme afirmam Filgueiras e Antunes (2020), mais de 90% trabalham mais do que 8 horas diárias. Abílio (2019) também apresenta números parecidos e acrescenta que 50% ultrapassam dez horas e 20% trabalhavam usualmente entre 13 e 16 horas diárias como *motoboys*. A jornada estendida pode ser explicada principalmente pela baixa remuneração quando analisado o valor pago por entrega e pela disponibilidade de ofertas dentro dos aplicativos, o que os obriga a permanecer disponíveis para que o resultado alcançado naquele dia seja satisfatório.

Essa rotina de várias horas de trabalho não é benéfica a saúde física e mental. De acordo Han (2015), há um padrão social que foi modificado ao longo do tempo, a busca pelo desempenho deixou de ser incentivada através do sentimento de dever e de obrigação e passou a ser encorajada a partir de reforço positivo que motivam o trabalhador a querer obter um desempenho melhor. O problema do padrão atual tem seu início quando o esforço empregado pelo trabalhador não tem o resultado esperado, podendo causar frustração e levar a graves problemas como a depressão e o burnout (Han, 2015). No contexto dos *motoboys* esse cenário é potencializado uma vez que a métrica do desempenho é o valor da remuneração, mesmo que esse aspecto não seja um balizador de performance adequado coloca ainda mais pressão sobre os trabalhadores plataformizados.

A situação é agravada pela algocracia dos aplicativos de entrega. Segundo Neves (2022), a algocracia pode ser conceituada como um modelo específico de governança fundamentado em algoritmos, o qual pode operar de maneira automatizada ou semiautomatizada, dispensando, assim, a necessidade de supervisão, intervenção ou gestão humana direta. Esse sistema de gestão se distingue pela capacidade de monitorar e aplicar penalidades a trabalhadores em tempo real, promovendo um modelo de administração mais imediato, dinâmico e personalizado, em contraste com os modelos tradicionais de gestão técnica e burocrática (Neves, 2022). O poder dos algoritmos na atualidade vai além do simples monitoramento, influenciamativamente o comportamento humano, sugerem padrões a serem seguidos e consolidam um controle crescente por meio da vigilância contínua e da coleta massiva de dados (Zuboff, 2019).

Os algoritmos das plataformas têm, influência direta na precarização do trabalho. Abílio (2019) traz em seu escrito que os aplicativos, utilizam desse mecanismo para deixar os pedidos mais atraentes aos entregadores em situações adversas como em dias de chuva por exemplo. Através de “promoções” as plataformas conseguem atrair e, portanto, controla a quantidade de entregadores disponível dentro do aplicativo ao mesmo tempo em que induzem os trabalhadores a praticarem longas jornadas de trabalho sem necessariamente oferecer uma remuneração especial durante todo o período.

Embora os algoritmos desempenhem um papel central na definição das dinâmicas de trabalho, essas regras utilizadas não são sempre claras para os trabalhadores. Isso sugere uma falta de transparência no funcionamento das plataformas, impactando a rotina dos entregadores e sua compreensão sobre as condições de trabalho. Além disso, a relação de poder é mediada por um aplicativo que dita as regras, mas sem uma clareza suficiente, gera uma situação de vulnerabilidade e insegurança entre os trabalhadores (Neves, 2022).

Além da relação de trabalho mediada por algoritmos, a precarização fica ainda mais caracterizada quando todo o custo da operação é de responsabilidade do próprio entregador, uma vez que plataformas como o iFood, deixam claro em suas políticas de utilização que a plataforma é responsável apenas pela intermediação entre clientes, restaurantes e entregadores:

A entrega é de responsabilidade total do Entregador ou da Entregadora, cabendo ao iFood apenas a conexão entre Clientes, Estabelecimentos e Entregadores. (iFood, 2024).

Você, assim como o iFood, é independente e responsável pelos seus custos operacionais, despesas, taxas, contribuições e tributos relativos à manutenção de suas atividades. (iFood, 2024).

A política de terceirização dos custos adotada pelas empresas-aplicativos vai de encontro ao conceito de “*crowdsourcing*” utilizado por Abílio (2020b). Responsabilizar o entregador por todos os custos, gera vantagem competitiva para as plataformas e viabilizam a monopolização do mercado por esse modelo de negócio, enquanto os trabalhadores veem o seu próprio material de trabalho, recolher parte de seus ganhos.

Os impactos da precarização não aparecem apenas na esfera financeira, mas também é perceptível quando o assunto é o risco da profissão. Os *motoboys* enfrentam uma exposição significativa aos acidentes de trânsito devido às condições precárias de trabalho e à pressão constante para cumprir prazos apertados. A alta velocidade, o trânsito urbano congestionado e a falta de infraestrutura adequada aumentam a probabilidade de incidentes. Além disso, a responsabilidade por custos como manutenção e combustível da moto pode levar os *motoboys*

a adotarem comportamentos arriscados para maximizar seus ganhos. Segundo Silva, *et al.* (2008), os acidentes de trânsito envolvendo *motoboys* são frequentemente resultado da própria imprudência dos trabalhadores, que por sua vez caracterizam a transgressão de regras de trânsito como uma prática inerente e por vezes necessárias da profissão. Além desse fator a autora também cita a precarização do trabalho, como uma das causas de acidentes, uma vez que o cansaço resultado de longas jornadas de trabalho, aumenta o perigo de ocorrências no trânsito (Silva, *et al.* 2008).

Segundo Araújo (2024), considerando a periculosidade da profissão de entregadores motociclistas, a falta de amparo legal e a restrição na concessão de benefícios, fica evidente a vulnerabilidade social em relação a acidentes em comparação a outras categorias. Além disso, é destacado que, em 2021, houve um número significativo de óbitos e internações de motociclistas após acidentes de trânsito no Brasil. O texto critica a decisão do Estado em não assegurar a concessão de benefícios indenizatórios para essa classe de profissionais, sugerindo que isso é um erro, dado o alto risco que enfrentam em suas atividades.

Mesmo com o risco elevado de acidentes, as plataformas de entrega delegam aos *motoboys* a responsabilidade individual pelo uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI's), como capacetes, luvas e coletes refletivos. Essa prática, no entanto, pode levar à inconsistência no uso desses equipamentos, uma vez que muitos trabalhadores não têm recursos financeiros para adquirir EPI's de qualidade ou, às vezes, não têm a informação adequada sobre sua importância. Ao individualizar a responsabilidade, as plataformas evitam investir em medidas de segurança coletivas, colocando os entregadores em risco aumentado de acidentes e lesões durante suas atividades laborais. Estudos, como o de Liberato (2022), têm demonstrado a necessidade de regulamentações mais rigorosas para garantir que os trabalhadores de entrega tenham acesso adequado a uniforme e a EPI's essenciais.

Os *motoboys* por aplicativo também enfrentam um risco significativo de assaltos e furtos, devido à natureza do trabalho que realizam, muitas vezes em áreas urbanas e durante horários noturnos. Segundo Tinoco (2020), os entregadores são frequentemente alvos de crimes devido à exposição constante e à falta de medidas de segurança adequadas. Nesse caso, a segurança pública não é de responsabilidade dos aplicativos, mas as plataformas podem atuar na prevenção, através de cartilhas, fornecendo informações sobre perigo nas rotas antes do aceite do pedido ou até mesmo oferecendo um seguro para que as vítimas desses crimes não percam os seus bens e a oportunidade de trabalho (Tinoco, 2020).

Outro aspecto da precarização que é importante ressaltar diz respeito ao emocional. De acordo com o estudo de De Jesus Rodrigues (2023), 81% dos *motoboys* relataram ter sofrido

algum tipo de discriminação em seu ambiente de trabalho. Essa discriminação pode se manifestar de diversas formas, incluindo preconceito racial, assédio verbal e desrespeito por parte dos clientes e de outros motoristas. O cenário de discriminação que tem sua origem na racialização do trabalho e que faz parte do racismo estrutural presente no labor e na sociedade como um todo, este contexto não apenas afeta o bem-estar emocional dos *motoboys*, mas também contribuem para a precarização das condições de trabalho. Esse aspecto está ligado à Uberização, pois através do modelo adotado pelas plataformas, apesar de ser tratado como um trabalhador independente pelos aplicativos, os restaurantes e clientes não raramente olham para os *motoboys* como funcionários responsáveis por qualquer problema que ocorra durante o todo o processo, estes por sua vez, praticamente sem voz, acabam sendo expostos a ataques.

A visão marginalizada que clientes e restaurantes têm dos *motoboys* por aplicativos frequentemente aparece como uma expressão do amadorismo introduzido pela uberização. Esse modelo de negócios incentiva a entrada de muitos trabalhadores sem a devida qualificação ou treinamento formal, removendo a identidade profissional que existia antes da popularização dos aplicativos de entrega (Abílio, 2020b). Como resultado, a percepção generalizada é de que os *motoboys* são trabalhadores improvisados e facilmente substituíveis, reforçando estereótipos negativos e perpetuando a desvalorização desses profissionais.

Entretanto, a gestão dos algoritmos sobre os *motoboys* por aplicativos sugere que o trabalho não é amador, apesar das percepções comuns. Esses trabalhadores estão sob constante vigilância e avaliação, sendo monitorados em tempo real e avaliados continuamente através dos feedbacks dos clientes (Abílio, 2020b). Os algoritmos, além de determinar rotas e até mesmo a atribuição de tarefas com base em desempenho e comportamento observados, podem realizar bloqueios de cadastros ou suspensão de pedidos ofertados para aqueles *motoboys* que não cumprirem o padrão de conduta esperado. Essa intensa supervisão e controle garantem um nível de profissionalismo exigido que vai além do que se espera de trabalhadores amadores.

Essa avaliação constante a que os entregadores são submetidos nas plataformas de entrega pode trazer prejuízos à saúde emocional desses trabalhadores. A pressão para manter altas avaliações e evitar penalidades, aumenta significativamente os níveis de estresse e ansiedade. A sensação de estar sob vigilância contínua, combinada com a insegurança sobre a estabilidade do trabalho, pode levar ao desgaste mental e emocional (Neves, 2022). Nesse contexto, o trabalho de entregador assemelha-se bastante ao chamado “trabalho emocional” que Arlie Hochschild (1983) encontrou no estudo que realizou com as aeromoças da Delta Airlines, as quais eram treinadas para controlar suas emoções, como alegria, sensualidade e empolgação. Trata-se da gestão de sentimentos (não verdadeiros), guiada por regras e normas de sentir e de

se expressar, de forma a criar uma expressão facial e corporal receptiva, favorável à imagem da empresa em que trabalham. Apesar de administrarem sentimentos fortes como o ódio, a indignação ou o medo, os motofretistas precisam manter o semblante de imparcialidade, mostrando um sorriso profissional, interesse e delicadeza, ainda que não seja recíproco (Hochschild, 1983).

Em adição, os *motoboys* frequentemente trabalham sem um ponto de apoio adequado onde possam ir ao banheiro, carregar o celular ou se alimentar corretamente. Essa ausência de infraestrutura básica contribui para o aumento da precariedade das condições de trabalho desses profissionais, obrigando-os a improvisar e enfrentar dificuldades adicionais durante suas longas jornadas (De Jesus Rodrigues, 2023). Sem acesso a locais para descanso e higiene, muitos *motoboys* acabam recorrendo a estabelecimentos comerciais que, nem sempre, disponibilizam esses serviços.

As longas jornadas de trabalho e a falta de pontos de apoio interferem frontalmente na segurança alimentar dos entregadores. Como resultado, esses trabalhadores muitas vezes recorrem a refeições rápidas e pouco nutritivas, o que pode comprometer sua saúde e bem-estar a longo prazo (De Jesus Rodrigues, 2023). Aos *motoboys* não há nenhum tipo de auxílio em relação à alimentação, não é difícil encontrar relatos de trabalhadores que são obrigados a ficar por longos períodos sem a oportunidade de se alimentar, enquanto trabalham no transporte de alimentos para outras pessoas, muitas vezes sentindo, além da fome, também o cheiro do alimento (Peres, 2020). Situação essa que é resultado da informalidade causada principalmente pela ideia do “empreendedor de si mesmo” e pela ausência de responsabilidade do estado na regulação dessa modalidade de trabalho uberizada.

### 2.3. Suporte emocional

Dado o contexto de trabalho precarizado dos entregadores, torna-se essencial investigar onde os *motoboys* por aplicativo podem buscar apoio para enfrentar sua rotina laboral. Compreender esses pontos de apoio permitirá analisar o efeito de fatores como a família, a relação com colegas de trabalho e a religião no cotidiano desses trabalhadores. Além disso, essa análise ajudará a avaliar se esses fatores têm um impacto significativo na resiliência dos *motoboys* ao lidar com uma rotina profissional repleta de desafios.

Existem dois conceitos importantes no momento de analisar o apoio oferecido aos *motoboys*, o primeiro deles é o conceito de “Suporte Social”, que segundo Costa (2005) pode ser caracterizado como a rede de relações que proporcionam ao indivíduo apoio emocional,

prático e informacional. Esse suporte é oferecido por familiares, amigos, colegas de trabalho e até mesmo por membros da comunidade e instituições e a função do suporte social é aliviar o estresse, fornecer consolo, encorajamento, companhia e assistência em momentos de necessidade, ele envolve gestos que fazem com que o indivíduo se sinta amado, valorizado e seguro. O conceito de "Redes Sociais" pode ser compreendido, nesse contexto, como as interações de uma pessoa com um grupo. Esse termo surgiu da evolução do que se entende por comunidade, abrangendo aspectos mais amplos do que a mera proximidade física ou a afinidade por características comuns (Costa, 2005).

A família ocupa um papel central na rede social de qualquer trabalhador e não é diferente no caso dos *motoboys* por aplicativos, sendo uma das principais bases de apoio emocional e financeiro. Entretanto, essa integração também pode trazer conflitos, especialmente quando as longas jornadas de trabalho e a imprevisibilidade das entregas afetam o tempo e a qualidade da convivência familiar (Gondim, 2009). O esforço para equilibrar as demandas profissionais com as necessidades familiares pode gerar tensões, como cobranças por maior presença no lar ou preocupações com a segurança do *motoboy*, sintoma de um capital que adentra a vida pessoal e passa a ocupar não somente as longas jornadas, mas todo o tempo do trabalhador.

No contexto do trabalho de entrega por aplicativo, observa-se a formação de redes informais de solidariedade entre os *motoboys*, nas quais os colegas de profissão desempenham um papel fundamental no suporte mútuo. Essas relações são marcadas por práticas de ajuda recíproca, como o compartilhamento de informações sobre rotas mais seguras, condições climáticas adversas ou áreas de maior risco, além do auxílio em situações emergenciais, como acidentes ou falhas mecânicas (Moares e Athayde, 2014).

Apesar da existência de redes de apoio entre os *motoboys* por aplicativo, a dinâmica cotidiana do trabalho é igualmente marcada por tensões decorrentes da competitividade e, em certos casos, da imprudência. A lógica de remuneração baseada em produtividade, aliada à ausência de regulação adequada, estimula disputas por entregas e por posicionamentos estratégicos próximos aos restaurantes ou zonas de alta demanda. Essa pressão por maximização de ganhos pode levar alguns trabalhadores a adotarem comportamentos arriscados no trânsito, comprometendo sua própria segurança e a dos demais (Gondim, 2009). Assim, o ambiente de trabalho revela uma dualidade complexa, enquanto a solidariedade entre colegas representa um mecanismo de resiliência, a competição acirrada, reflexo da lógica neoliberal enraizada desde a infância e as condutas imprudentes tornam a rotina mais estressante e perigosa, reforçando um padrão onde a produtividade e o lucro se sobrepõem às relações sociais.

Além da família e dos colegas de trabalho, a religião pode desempenhar um papel significativo como fonte de apoio emocional e espiritual para muitos *motoboys* por aplicativo. Em meio às incertezas, à pressão por produtividade e à exposição constante a riscos, a fé oferece um espaço de acolhimento, sentido e resiliência. Participar de comunidades religiosas, frequentar cultos ou mesmo realizar preces individuais durante a rotina são práticas que podem auxiliar esses trabalhadores a enfrentarem as adversidades do dia a dia. Para alguns, a crença em uma proteção divina atua como um amparo simbólico diante da precariedade das condições laborais, reforçando sentimentos de esperança, pertencimento e dignidade (Garrett, 2010).

Para estudar a influência da religião no trabalho precarizado é importante entender a diferença entre “religião” e “religiosidade”. Para Libânio (2002) a religiosidade é a afinidade com forças sensíveis que atuam no universo, relacionando-se com o místico. É expressão ou prática de alguém que crê, podendo ou não estar relacionada a uma instituição religiosa. é um conceito mais amplo que comprehende qualquer relação com o que se acredita rege o universo. Em outras palavras, é a consciência do indivíduo de que existe algo sagrado, além da compreensão humana, que tem o poder de influenciar a vida dos indivíduos. Por exemplo, muitos trabalhadores precarizados recorrem a práticas como orações diárias ou rituais simbólicos antes de iniciar suas atividades, acreditando que essas ações atraem proteção e sucesso, mesmo que não estejam vinculadas a uma religião institucionalizada.

Já a religião possui uma definição diferente e que está inserida dentro da ideia de religiosidade. Além de acreditar em algo sagrado, a religião tenta explicar o que rege o universo, geralmente atribuindo tal explicação a Deus. Mais do que isso, ela explica como acessar esse Deus através de ritos e práticas. Na literatura é possível observar que existem duas subdivisões do conceito de religião. A primeira é uma dimensão subjetiva, que diz respeito a como o indivíduo se relaciona com o sagrado, trata-se de um aspecto único para cada um. A segunda é uma dimensão sociocultural, referente ao aspecto coletivo, ou seja, a participação em cultos e vivência em comunidade podem ser encarados como exemplos. Uma dimensão não está totalmente relacionada à outra, é possível um indivíduo construir uma religião forte dentro de si, porém também existe a possibilidade de participação em eventos e do meio religioso sem acreditar realmente naquilo que é pregado (De Assis, 2020).

É notória a resiliência que é exigida de um profissional que atua como entregador, que precisa buscar força mental para continuar trabalhando. Muitos se apoiam em pilares como a família, a casa e o próprio trabalho, mas também se apoiam em Deus e/ou na religião (Marchezini e Almeida Forini, 2019). Os dois primeiros fatores mencionados estão diretamente ligados a uma necessidade material e até mesmo física, de provimento de insumos para a

sobrevivência, tais como alimentação, saúde e moradia. Já Deus e a religião podem atuar como uma espécie de “combustível” psicológico e espiritual, abastecendo de esperança aqueles que nele acreditam.

Portanto, se entende como resiliência a capacidade de passar por obstáculos ou por eventos desfavoráveis sem sofrer grandes danos ou sofrendo o mínimo possível, adaptando-se constantemente à nova realidade, em outras palavras, resiliência é resistência e está ligada a situações como desastres ou luto, não acontece em ambiente calmo e controlado (Mendes, 2018). A religiosidade pode ser fonte de resiliência, ajudando os entregadores a suportarem situações adversas ligadas à atividade profissional que exercem.

A espiritualidade não está ligada apenas à religião ou a um Deus. Na visão de Pazzola (2002), ela tem relação também com o desenvolvimento de valores humanos. Podemos entendê-la como uma forma de aprimoramento do indivíduo do ponto de vista ético, moral e pessoal. Através dela encontra-se o sentido para a vida, a motivação para seguir o melhor caminho e a força para perseverar, por esse motivo, podemos afirmar que a espiritualidade é essencial para desenvolver a resiliência (Sbizera e Dendasck, 2018).

Exemplificando a resiliência desenvolvida através da espiritualidade, Scabio (2016) traz em seu estudo mães que sofrem algum tipo de injustiça relacionada a morte de seus filhos e que ajudadas pela prática da religião cristã, tem em Deus uma garantia, uma esperança, de que se a justiça não é feita através do meio humano, no rigor do que está escrito em leis e normas, mas acontecerá de forma divina, onde, no julgamento de Deus, aqueles responsáveis pelas injustiças sofrerão as suas consequências (Scabio, 2016).

No contexto do trabalho de entregadores, as injustiças podem ser sentidas nas várias formas já citadas anteriormente como a baixa remuneração, os critérios utilizados pelos aplicativos para destinação das entregas e da exclusão dos *motoboys*, a avaliação dos clientes, as agressões que sofrem cotidianamente por parte dos outros atores da cadeia de delivery (clientes, restaurantes, administração de shoppings, policiais, motoristas, porteiros de condomínios). Têm-se tornado recorrentes, por exemplo, as avaliações negativas e as humilhações que sofrem por parte de clientes, tornando claro que frequentemente o problema não está no serviço executado, mas em uma característica pessoal, originada na classe social e potencializada por questões raciais, que por vezes despertam preconceitos de consumidores do serviço, gerando situações de exposição e constrangimento (Barros, 2022).

Acreditar em uma força superior que nos rege e ter fé, parece proporcionar algum sentimento de proteção. O que é bastante relevante em uma profissão de alto risco, com elevadas taxas de acidentes e assaltos. A insegurança aí está sempre presente, de modo que se

torna importante acreditar na proteção divina até mesmo para ter coragem de encarar mais um dia de trabalho em que o perigo de não voltar para casa ou de sofrer algum acidente de trabalho é constante.

Por outro lado, a espiritualidade pode ter uma influência negativa sobre os entregadores. Isso porque existe nela a possibilidade de abertura ao conformismo e à aceitação, principalmente quando instruída de forma enviesada através de religiões como o cristianismo ou islamismo, servido historicamente até mesmo como ferramenta de dominação, fazendo com que se acredite que o destino é inalterável e que independente do que façam sua situação não mudará. Esse pensamento é chamado de visão fatalista e atrapalha a busca por melhores condições de trabalho (Neto, 2018).

Por fim, é importante considerar também o cuidado existente na maioria das religiões com o bem-estar coletivo, quando pregam a compaixão e a empatia. Esses ensinamentos podem ser o gatilho para o senso de pertencimento à “família motoboy”, que surge como uma rede de apoio entre os próprios entregadores, que buscam se ajudar em situações de maior necessidade.

### **3. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA**

A seção de Metodologia de Pesquisa apresenta os procedimentos adotados para a realização deste estudo, detalhando as estratégias utilizadas para a coleta e análise dos dados. Aqui serão descritos o tipo de pesquisa, a abordagem metodológica, o perfil dos participantes, os instrumentos de investigação empregados, o processo de aplicação do questionário e os critérios adotados para interpretação dos resultados. Ao esclarecer o caminho percorrido na produção do conhecimento, esta seção busca assegurar a transparência e a coerência científica do trabalho, permitindo que os leitores compreendam, avaliem e eventualmente reproduzam a investigação proposta.

#### **3.1. Tipologia e descrição geral dos métodos de pesquisa**

Esta pesquisa caracteriza-se como exploratória, esse tipo de estudo tem como principal finalidade proporcionar uma maior familiaridade com o problema em estudo, tornando-o mais explícito ou contribuindo para a formulação de hipóteses. Geralmente é adotada em áreas pouco investigadas ou quando há escassez de informações consolidadas, permitindo ao pesquisador adquirir uma compreensão inicial do fenômeno. Essa abordagem é caracterizada por ser flexível e aberta, o que favorece a identificação de variáveis relevantes, categorias analíticas e caminhos

para aprofundamentos futuros. As técnicas mais comuns incluem levantamento bibliográfico, entrevistas com especialistas e análises de casos, sendo possível também a utilização de observações diretas. Em suma, a pesquisa exploratória é uma etapa fundamental para o delineamento de estudos mais aprofundados e sistemáticos (Gil, 2008).

Considerando que este estudo visa explorar a influência da religião no trabalho de *motoboys* por aplicativo, a pesquisa exploratória mostrou-se adequada como etapa inicial. Isso porque ainda há poucos estudos consolidados sobre como a vivência religiosa se articula com as práticas cotidianas desses trabalhadores em um contexto marcado pela informalidade, risco e instabilidade. A pesquisa exploratória permitiu mapear aspectos ainda pouco compreendidos, como os sentidos atribuídos à fé, os rituais religiosos praticados no cotidiano das entregas e as formas de acolhimento espiritual encontradas pelos *motoboys*. Além disso, essa abordagem favoreceu a construção de hipóteses e categorias analíticas que poderão fundamentar, posteriormente, investigações de caráter mais explicativo ou descritivo.

A pesquisa contou com a obtenção de dados primários quantitativos, que é definido como um tipo de investigação científica que se caracteriza pela coleta e análise de dados numéricos com o objetivo de quantificar fenômenos e estabelecer padrões, correlações ou relações causais entre variáveis. Esse tipo de pesquisa busca generalizar resultados a partir de amostras representativas, utilizando instrumentos estruturados, como questionários com perguntas fechadas, escalas e testes estatísticos (Michel, 2005). A análise dos dados se deu por meio de técnicas estatísticas simples, o que conferiu maior objetividade e possibilidade de replicação aos estudos. Em função dessas características, a pesquisa quantitativa foi particularmente adequada para testar hipóteses e medir a frequência, intensidade ou distribuição de determinados comportamentos, atitudes e percepções dos entregadores.

### **3.2. Caracterização do objeto de estudo e população da pesquisa**

A presente pesquisa teve como foco a classe trabalhadora composta por *motoboys* que atuam por meio de plataformas digitais de entrega, como parte de um fenômeno crescente de reconfiguração das relações de trabalho na era da economia sob demanda. Esses trabalhadores foram escolhidos por representarem uma categoria marcada por dinâmicas que envolvem informalidade, precarização, ausência de garantias laborais tradicionais e exposição a riscos cotidianos. Ao investigar esse grupo específico, busca-se compreender as estratégias de enfrentamento adotadas frente às adversidades estruturais do trabalho por aplicativo, com

ênfase nas dimensões subjetivas e socioculturais que permeiam sua vivência laboral, como os vínculos de solidariedade entre pares e a influência da religiosidade no cotidiano profissional.

O estudo conduzido no Distrito Federal contou com a participação efetiva de 106 *motoboys* que atuam por meio de plataformas digitais e que foram abordados durante o exercício de suas atividades laborais nas Regiões Administrativas de Taguatinga e Guará. Esses trabalhadores aceitaram participar da pesquisa de forma voluntária e contribuíram com informações valiosas sobre sua vivência profissional e sua relação com a religiosidade. Além disso, durante o processo de coleta de dados, aproximadamente 290 outras abordagens foram realizadas, mas os entregadores optaram por não participar, interromperam a entrevista por demandas relacionadas ao trabalho ou já haviam contribuído com a pesquisa em outro momento.

### **3.3. Instrumento de pesquisa**

O instrumento utilizado para a coleta de dados foi um questionário composto por perguntas objetivas, elaborado com o propósito de investigar aspectos relacionados à vivência religiosa e às condições de trabalho de *motoboys* que atuam por meio de aplicativos. (Lakatos e Marconi, 2010). Antes da aplicação em larga escala, esse instrumento foi submetido a uma etapa preliminar de validação, na qual três *motoboys* participaram voluntariamente de um pré-teste. Essa fase permitiu avaliar o tempo médio necessário para o preenchimento, bem como a clareza e a compreensão das perguntas por parte dos participantes. A partir dessa aplicação-piloto, foram realizados ajustes pontuais na redação de alguns itens, garantindo maior objetividade e acessibilidade do questionário final.

O instrumento de coleta de dados utilizado na pesquisa consistiu em um questionário estruturado com 29 perguntas, distribuídas entre formatos de múltipla escolha, escala linear e grade de múltipla escolha, com o objetivo de captar com maior precisão a percepção dos *motoboys* sobre aspectos de sua vivência laboral e religiosa. O questionário foi organizado em um bloco único, no qual as perguntas foram agrupadas de acordo com cinco eixos temáticos: informações demográficas, experiência laboral, contexto pessoal e relação com a espiritualidade e opiniões gerais dos entregadores. Essa divisão temática buscou alinhar o instrumento aos objetivos específicos da pesquisa, permitindo a análise integrada entre o perfil sociolaboral dos entregadores e sua vivência religiosa.

### 3.4. Procedimentos de coleta e análise de dados

A aplicação do questionário ocorreu entre os dias 21 de maio e 26 de setembro de 2024, período durante o qual os participantes foram abordados em campo, respeitando-se suas disponibilidades e as particularidades da rotina dinâmica do trabalho por aplicativo. Inicialmente, tentou-se a aplicação do questionário por meio de grupos de WhatsApp frequentados por *motoboys*, como estratégia para alcançar um número mais amplo de participantes de forma remota. No entanto, essa abordagem rapidamente mostrou-se ineficaz diante de uma combinação de fatores, como o receio de golpes, uma preocupação recorrente nesse tipo de ambiente digital, e o desinteresse em participar da pesquisa. Diante disso, optou-se pela aplicação presencial do questionário, diretamente com os trabalhadores em atividade, o que possibilitou maior transparência na coleta de dados e a verificação do efetivo vínculo dos participantes com o trabalho de entrega por aplicativo. Muitos *motoboys*, inclusive, só aceitaram colaborar após receberem a garantia do anonimato das respostas, manifestando desconfiança em razão de experiências anteriores com pesquisas realizadas pelas próprias plataformas de entrega.

Os dados quantitativos obtidos por meio da aplicação dos questionários foram analisados por meio da estatística descritiva, utilizando principalmente frequência relativa e a moda dos resultados coletados, cuja função principal foi apresentar de forma clara e acessível as informações essenciais contidas no conjunto de dados. Esse método permite sintetizar e organizar as informações coletadas, facilitando a visualização de padrões, tendências e distribuições (Barbetta, 2002). Assim, utilizou-se essa abordagem com o objetivo de delinear o perfil dos *motoboys* que atuam com entregas por aplicativo no Distrito Federal, observando aspectos como faixa etária, gênero, vínculos com práticas religiosas e percepções individuais sobre a profissão. A análise permitiu construir um retrato geral do grupo estudado, contribuindo para a compreensão de suas características sociais e subjetivas.

## 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo, serão apresentados os dados coletados de acordo com o método de pesquisa exposto anteriormente, evidenciando informações importantes relacionadas às questões que nortearam o estudo. Para facilitar a análise e compreensão, os dados foram organizados em blocos temáticos, estruturados de maneira similar a sequência das perguntas do questionário. Essa organização permite identificar com clareza os padrões, tendências e relações observadas, oferecendo uma interpretação mais eficiente e facilitando a assimilação das informações essenciais.

Ainda que a amostra seja não probabilística (Da Silva, 1998), os dados oferecem um panorama representativo das características predominantes entre os *motoboys* atuantes no Distrito Federal. Para caracterizar a amostra, serão utilizados os termos “*motoboys*” e “entregadores” para designar os profissionais que atuam no transporte de materiais e alimentos por meio de aplicativos, utilizando motocicletas como meio de transporte.

Na sequência, serão apresentados e analisados os dados obtidos ao longo da pesquisa, os quais abrangem informações sociodemográficas como idade e gênero dos *motoboys*, além de aspectos relacionados ao contexto pessoal dos *motoboys*, incluindo situação familiar, opiniões sobre a experiência profissional, motivações e rotinas. Especial atenção será dedicada ao tema central do estudo que é a relação dos entregadores com a religião. Buscando compreender de que maneira a fé e as práticas religiosas influenciam a vivência profissional desses indivíduos, contribuindo para seu enfrentamento cotidiano das adversidades no trabalho por aplicativo.

### 4.1. Caracterização dos *motoboys*

A primeira parte dos dados a serem apresentados diz respeito à caracterização dos *motoboys*, com o propósito de identificar quem são esses profissionais. A partir das respostas dadas a três perguntas distintas, exploraremos informações sobre idade, gênero e grau de instrução, que nos permitirão entender melhor o perfil e as características dos entregadores.

O questionamento feito em relação ao gênero indicou que a massiva maioria dos *motoboys* é composta por homens, uma vez que todos os participantes se identificaram com o sexo masculino. Isso converge com o resultado encontrado em pesquisas anteriores. O estudo realizado pelo CEBRAP em 2023 por exemplo, também identificou que quase a totalidade dos *motoboys* são homens, coletando em sua pesquisa 97% de respondentes masculinos (CEBRAP,

2023). É relevante observar que, embora tenham sido abordadas três mulheres durante o estudo, nenhuma delas aceitou participar respondendo ao questionário.

A predominância dos homens na profissão de *motoboy* pode ser atribuída, em parte, à tendência de resistência das mulheres a ocupações consideradas mais arriscadas. Isso pode ser influenciado por fatores culturais e sociais que moldam as escolhas de carreira. Entretanto, é fundamental lembrar que a preferência de gênero por determinadas profissões não é um fenômeno puramente biológico, mas muitas vezes resultado de uma complexa interação entre influências sociais, culturais e pessoais (Hoffmann, 2004). A ausência de respondentes do sexo feminino pode refletir não apenas uma baixa inserção de mulheres nesse mercado, mas também barreiras estruturais como o receio com a segurança ou o estigma social associado à profissão (De Jesus Rodrigues, 2023)

Também de acordo com a pesquisa, é possível perceber que a maioria expressiva dos entrevistados, mais precisamente 81% deles, está na faixa etária de até 35 anos, (Gráfico 1). Aqui encontramos uma semelhança com os estudos conduzidos por Paulino (2024), onde encontramos o resultado de 83% para a mesma faixa etária dos entregadores. De Oliveira e Festi (2023) não especificam idade em seu artigo, mas também caracterizam os entregadores como muito jovens, o que corrobora o resultado encontrado neste estudo.

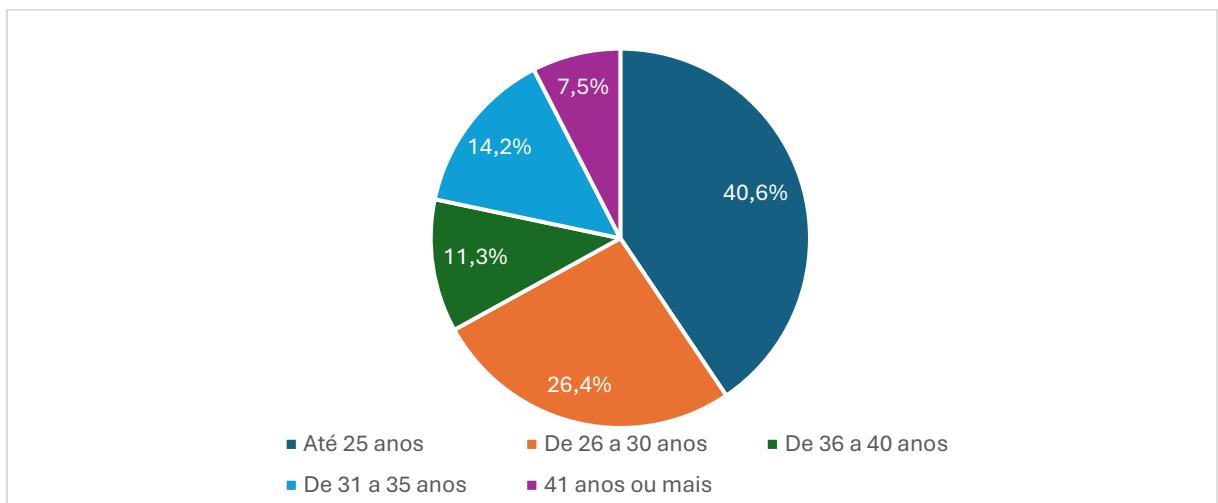


GRÁFICO 1 - Faixa etária dos *motoboys* participantes.

Fonte: Dados da pesquisa

A grande presença dos jovens na profissão de *motoboy* pode ser atribuída ao perfil desse trabalho, que muitas vezes requer agilidade, disposição física e resistência às demandas de longas jornadas de trabalho. Jovens geralmente possuem essas características em maior medida do que pessoas mais velhas, o que os torna mais adequados para exercer uma profissão que exige tanto de seus trabalhadores.

Além disso, a natureza dinâmica e precária do emprego de *motoboy* se revela atrativa especialmente para os jovens que buscam oportunidades de renda de forma rápida, com a

flexibilidade de horários que o mercado de trabalho tradicional muitas vezes não oferece. Essa preferência pela ocupação contribui para a predominância dessa faixa etária na função, evidenciando a ausência de postos de trabalho formais e estáveis para a juventude, o que leva a uma realidade onde as alternativas se limitam a empregos precarizados e rotativos, especialmente no setor de serviços.

Completando a caracterização demográfica dos entrevistados, foi possível constatar no Gráfico 2 que exatamente metade dos entrevistados, o que corresponde a 53 respondentes, possui ensino médio completo. Enquanto *motoboys* com ensino superior incompleto aparecem como o segundo maior grupo representando cerca de 18% das respostas. Além disso, destaca-se a quantidade de trabalhadores com ensino superior completo que atuam como *motoboys*, seja para complementar a renda ou devido à dificuldade de inserção no mercado de trabalho em suas respectivas áreas de formação.

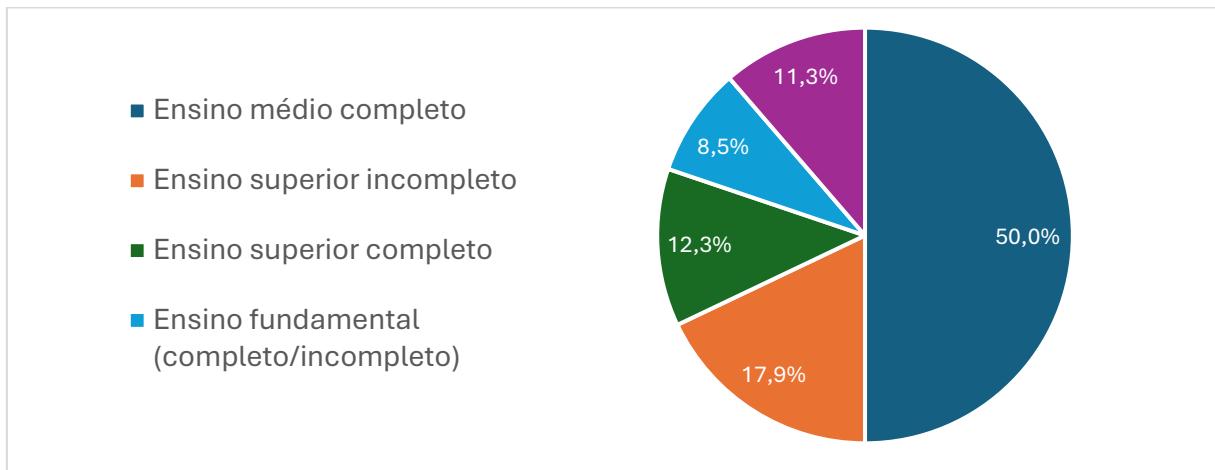


GRÁFICO 2 – Grau de instrução dos *motoboys* participantes.

Fonte: Dados da pesquisa

A predominância do ensino médio completo, qualificação de metade dos entrevistados, pode indicar que a profissão de entregador por aplicativo desempenha o papel de preencher a lacuna do primeiro emprego, servindo como fator de integração do jovem com o mercado de trabalho. As entregas por aplicativo geralmente não requerem qualificações educacionais muito elevadas, tornando-os acessíveis para aqueles que buscam uma fonte de renda enquanto procuram uma melhor experiência profissional.

É interessante ressaltar que 18% dos entrevistados apresentaram ensino superior incompleto. Esse dado aparece como o segundo mais frequente e reforça a hipótese de que os *motoboys* possam estar buscando oportunidades de trabalho mais vantajosas. A presença de um número significativo de indivíduos com ensino superior incompleto sugere que alguns entregadores nessa área podem ter escolhido a ocupação de *motoboy* temporariamente,

enquanto buscam melhor qualificação profissional para almejar oportunidades no mercado formal. Segundo De Oliveira e Festi (2023), o alto índice de entregadores com ensino superior completo ou incompleto parece ser uma característica típica do Distrito Federal.

A análise realizada pelos professores De Oliveira e Festi (2023) das informações apresentadas pela Organização Internacional do Trabalho - OIT, atestam que existe a predominância de homens, jovens e com ensino médio completo como característica marcante no cenário dos *motoboys*. Além disso, os resultados obtidos pelos professores em sua própria coleta de dados coincidem com as descobertas da OIT e pesquisas conduzidas pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP, 2023) que também chegaram ao mesmo resultado. Esses dados coletados por diferentes fontes indicam uma tendência sólida e persistente no perfil demográfico dos *motoboys*.

#### 4.2. Situação laboral dos entregadores

Sobre as características desse trabalho, a pesquisa identificou resultados diversos no que diz respeito ao tempo de permanência na profissão de *motoboy*. O gráfico 3 abaixo, sugere que novos entrantes estão se juntando à profissão, indicando uma certa renovação ou crescimento no mercado de entregas por aplicativo, uma vez que cerca de 30% dos respondentes possuem um ano ou menos atuando como entregador. Ao mesmo tempo, o questionário revela que a ocupação de *motoboy* também demonstra uma boa retenção de seus trabalhadores, uma vez que muitos entregadores permanecem na profissão por um período significativo, levantando a hipótese de que talvez as longas jornadas de trabalho e a rotina exaustiva impeça a busca um novas oportunidades no mercado de trabalho.

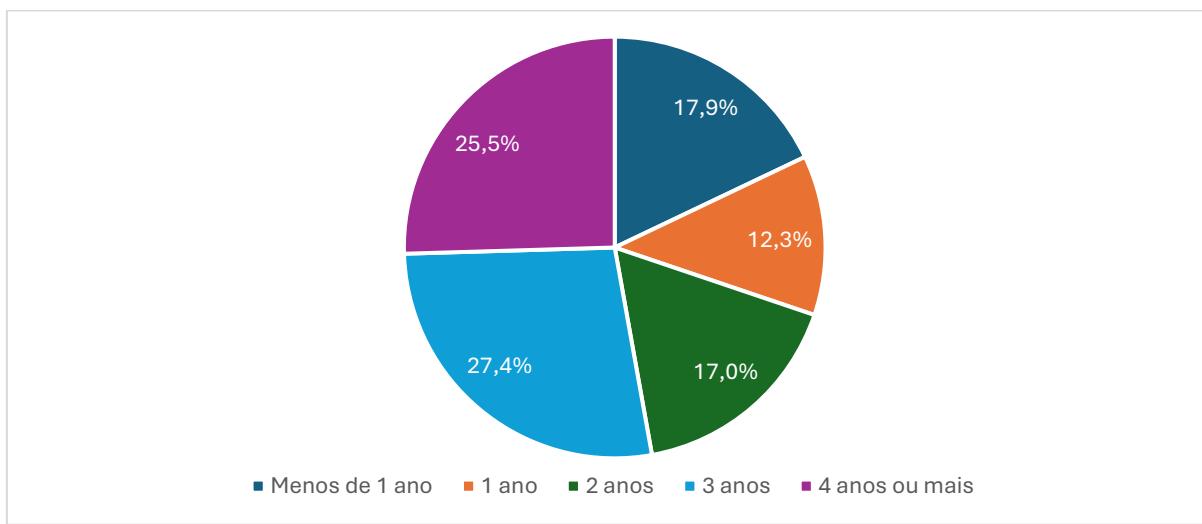


GRÁFICO 3 – Tempo de permanência na profissão de *motoboy*.

Fonte: Dados da pesquisa

Ao estudar a atividade dos entregadores é fácil notar a precariedade existente na profissão, partindo desse cenário o primeiro aspecto que salta aos olhos é a quantidade de horas trabalhadas por dia. O gráfico 4 mostra que 81% dos entrevistados relataram trabalhar mais de 8 horas por dia na ocupação de *motoboy*, sendo que 52% trabalham mais que 10 horas por dia. Esses dados estão de acordo com o encontrado pelo estudo de Abílio (2019), onde o resultado da pesquisa realizada pela autora diz que 90% dos *motoboys* trabalham mais que 8 horas por dia, essa informação merece destaque uma vez que a jornada praticada pela maioria dos entregadores excede a carga horária típica da maioria dos trabalhadores sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Essa diferença substancial destaca as longas jornadas de trabalho frequentemente enfrentadas pelos *motoboys*, suscitando preocupações sobre condições laborais e regulamentações adequadas para essa categoria profissional, bem como a necessidade de abordar questões relacionadas ao bem-estar e à segurança no trabalho.

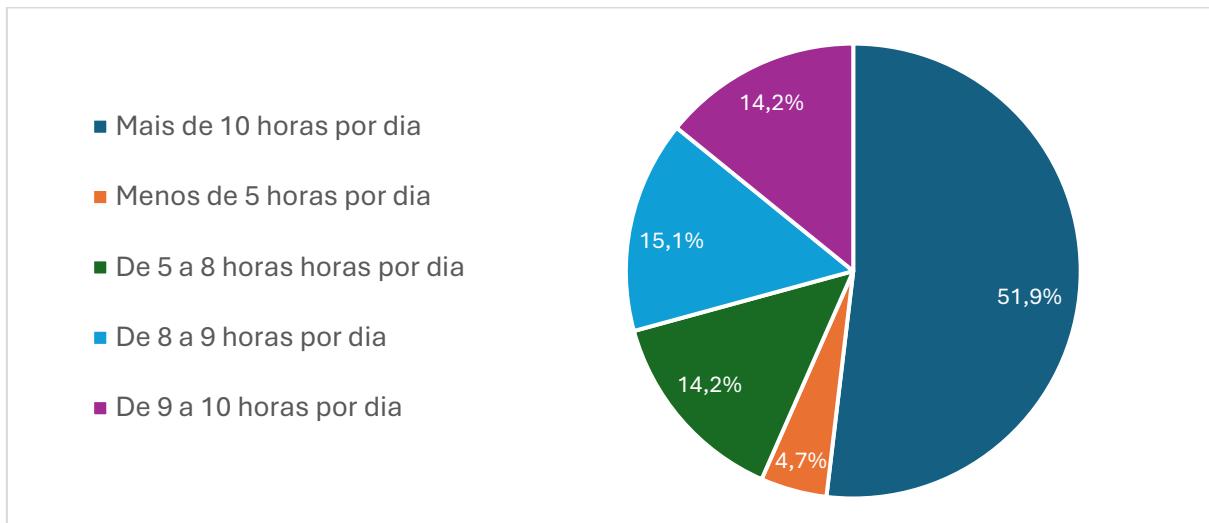


GRÁFICO 4 – Quantidade de horas/dia trabalhadas por *motoboys*.

Fonte: Dados da pesquisa

Em campo, foi possível notar empiricamente, embora os dados não tenham sido computados, que aqueles que trabalham menos de 8 horas diárias como *motoboys*, representando uma parcela consideravelmente menor dos entrevistados, geralmente têm outra profissão principal e utilizam o trabalho de *motoboy* como um complemento de renda. Esse cenário sugere que a ocupação de *motoboy* pode ser adotada por algumas pessoas como forma flexível de obter uma renda adicional, possibilitando diversificação de fontes de sustento e evidenciando que não é comum que *motoboys* consigam renda razoável trabalhando o mesmo período de um funcionário inserido no sistema de trabalho tradicional.

Dentre os 106 respondentes, apenas um pequeno contingente, representado por 6 *motoboys*, relatou trabalhar 4 dias na semana ou menos como *motoboys*. Os dados revelam que a maioria dos entregadores trabalha ao menos cinco dias por semana, sendo que

aproximadamente 80% dos entrevistados relataram possuir uma rotina de trabalho igual ou superior a 6 dias por semana. Esse cenário reflete demandas frequentemente intensas e a forte dedicação dos *motoboys* ao seu trabalho, bem como a necessidade de obter uma renda suficiente entre esses entregadores.

Causa para essa tendência a longas jornadas de trabalho pode ser explicada pela possível contribuição dos aplicativos de entregas para induzir uma rotina de trabalho o mais regular possível entre os *motoboys* através de seus algoritmos (Neves, 2022). Com a crescente popularidade dessas plataformas, que muitas vezes recompensam os entregadores por sua disponibilidade e frequência de entregas com mais e melhores pedidos, é plausível que muitos *motoboys* busquem manter uma jornada de trabalho consistente e intensa.

Embora o excesso de horas trabalhadas possa implicar em esgotamento físico e mental, a necessidade de atender rapidamente às solicitações de entrega e maximizar a renda incentivam essa prática. O fenômeno de vigilância e controle algorítmico citado por Baptistella (2021) ilustra como as dinâmicas do mercado de aplicativos de entrega podem moldar as práticas de trabalho e a organização da vida dos *motoboys*, destacando a influência significativa dos algoritmos nas ocupações uberizadas.

Além da alta carga horária, o avanço da jornada de trabalho pela noite ou madrugada também é um padrão observado na pesquisa, uma vez que de acordo com os dados levantados pelo questionário, 83% dos *motoboys* realizam entregas nesse período do dia. É importante notar que isso não implica exclusividade ou preferência de trabalho nesses horários, pois a pesquisa não forneceu indicativos claros sobre a definição de horário de trabalho por parte dos entregadores. Além disso, é válido ressaltar que os dados coletados podem ter sido influenciados pelo momento em que a pesquisa foi conduzida, uma vez que cerca de metade das abordagens ocorreram durante a noite.

No entanto, ao combinar esse resultado com a informação sobre as longas horas de trabalho dos *motoboys*, pode-se inferir que a maioria deles inicia sua rotina de trabalho próximo à hora do almoço, momento de alta demanda, e estende sua jornada até a noite, corroborando com exposto pelo estudo de De Jesus Rodrigues (2023) que revela em uma das entrevistas conduzidas pelo trabalho que o início da jornada geralmente coincide com o horário propício para alimentação. Esse padrão pode ser resultado da necessidade de estar disponível o maior tempo possível dentro das plataformas de entrega e do aproveitamento do número maior de pedidos no período da noite. Já a motivação do trabalho na madrugada pode estar associada a diminuição da concorrência entre os *motoboys* resultando num valor maior recebido por cada entrega.

Porém, é crucial considerar que o período de trabalho dos *motoboys* é uma variável relevante quando se avaliam os riscos associados a essa ocupação. Trabalhar durante a noite ou na madrugada implica lidar com condições de visibilidade reduzida, de motoristas desatentos e até bêbados no trânsito e com o cansaço de várias horas trabalhadas durante o dia, o que aumenta o potencial de riscos dessa profissão. Além disso, a exposição a maiores riscos de assaltos e situações de perigo é uma preocupação significativa para esses entregadores, especialmente quando operam em áreas urbanas durante as horas noturnas (Silva, *et al.* 2008).

É relevante destacar que quando questionados sobre sua satisfação com o emprego de *motoboy*, a maioria dos entrevistados respondeu com uma opção intermediária, indicando abstenção de opinião quanto a esse tema. No entanto, é importante notar que a pesquisa revelou que há um número maior de *motoboys* satisfeitos em comparação com aqueles que expressaram insatisfação com sua ocupação, apesar das dificuldades enfrentadas em seu exercício, o que indica que os entregadores encontram algum tipo de satisfação dentro do exercício de sua profissão.

Dando continuidade a análise dos aspectos profissionais, abordaremos as dificuldades enfrentadas pelos *motoboys*. Com intuito de identificar os principais problemas associados a essa profissão, os participantes foram questionados sobre quais dessas dificuldades enfrentaram nos últimos três meses. Essa abordagem permite identificar os desafios mais recorrentes, oferecendo informações valiosas sobre as condições de trabalho dos entregadores. O gráfico 5 apresenta os resultados encontrados para essa questão.

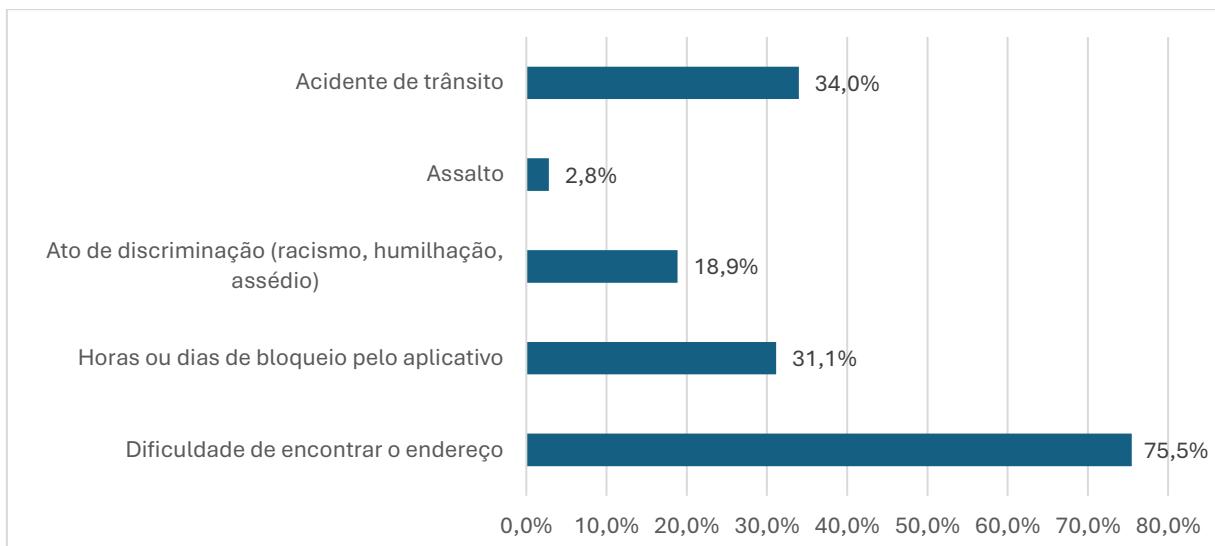


GRÁFICO 5 – Desafios enfrentados por *motoboys* nos últimos 3 meses.

Fonte: Dados da pesquisa

Entre os perigos mais graves associados ao trabalho dos *motoboys*, notadamente os riscos de assaltos e acidentes estão entre eles e foram pesquisados como preocupações significativas. Os resultados da pesquisa indicam que os assaltos são frequentes, com 2,8% dos *motoboys* relatando terem passado por essa situação nos últimos três meses. Essa incidência de assaltos em um espaço curto de tempo sugere que, a ocorrência desse tipo de situação é consideravelmente maior entre os entregadores do que quando comparado ao restante da população do Distrito Federal. Os dados da Secretaria de Segurança Pública do Distrito Federal, dão conta de que no ano de 2022, a cidade de Taguatinga obteve uma taxa de 1469,1 crimes contra o patrimônio por 100 mil habitantes, sendo a cidade com maior incidência dentre as pesquisadas por este estudo, ainda assim, transformado o dado supracitado em porcentagem, encontramos 1,5%, mesmo somando todos os tipos de crime contra o patrimônio e considerando todo o ano de 2022, a porcentagem ainda é menor do que a encontrada entre os *motoboys*. A alta frequência dos assaltos prova que precisam ser levados em consideração devido a sua gravidade, pois a subtração de celulares ou até mesmo das motos pode afastar os *motoboys* de suas atividades por longos períodos ou até mesmo definitivamente (Tinoco, 2020).

Com a incidência ainda maior do que a de assaltos, o perigo de acidentes emerge como uma ameaça constante para os *motoboys*, conforme evidenciado pelos resultados da pesquisa. Um terço dos *motoboys* relataram ter enfrentado algum tipo de acidente nos últimos três meses, resultando em prejuízos financeiros e, principalmente, representando uma ameaça à sua integridade física. Essa alta incidência de acidentes destaca a natureza intrinsecamente arriscada dessa profissão, reforçando a importância de abordar medidas de segurança no trânsito e implementar estratégias para mitigar os riscos associados ao trabalho dos *motoboys* (Araújo, 2024).

Um dado alarmante revelado pela pesquisa destaca que quase 20% dos *motoboys* relataram terem sido vítimas de algum tipo de ato de discriminação. Este dado evidencia que os casos noticiados pela mídia não são isolados e que a discriminação é de fato uma realidade que acompanha os entregadores (De Jesus Rodrigues, 2023). Esse índice expressivo aponta para a existência de desafios sociais e preconceitos enfrentados pelos *motoboys* em sua atividade profissional, ressaltando a necessidade de abordar questões relacionadas à discriminação e promover o combate às diversas formas de preconceitos, especialmente ao racismo estrutural enraizado na sociedade brasileira.

Os resultados da pesquisa destacaram que 31% dos *motoboys* relataram terem passado por bloqueios de seus perfis nos aplicativos de entrega. Essa prática é percebida como uma forma de punição, geralmente aplicada em decorrência de trabalhos considerados fora do

padrão estabelecido pelos aplicativos ou devido à inconstância de disponibilidade dentro da plataforma. Essa incidência significativa de bloqueios de perfis revela desafios na relação entre os *motoboys* e as plataformas de entrega, apontando para possíveis inadequações nas políticas de avaliação e punição implementadas pelos aplicativos e reforça a ideia de algocracia, evidenciando que apesar de vender uma ideia de independência, as plataformas usam de seus algoritmos para manter a submissão e controle sobre os entregadores.

A problemática mais recorrente no trabalho dos *motoboys*, conforme evidenciada pelos resultados da pesquisa, é a dificuldade de encontrar endereços. 75,5% dos *motoboys* relataram ter enfrentado esse desafio nos últimos três meses. Essa alta incidência destaca a complexidade da logística enfrentada pelos *motoboys* no cumprimento de suas entregas, o que pode elevar o nível de estresse e pressionar os entregadores a compensarem o tempo perdido na próxima viagem, aumentando o risco de acidentes.

Na busca por compreender os motivos que levam à escolha da profissão de *motoboy*, a pesquisa explorou os fatores que são mais relevantes para os indivíduos que optam por essa ocupação (Gráfico 6). Dentre os aspectos considerados, foram investigadas variáveis como autonomia, flexibilidade de horários, potencial de ganhos financeiros, e a atratividade intrínseca da profissão de *motoboy* em si.

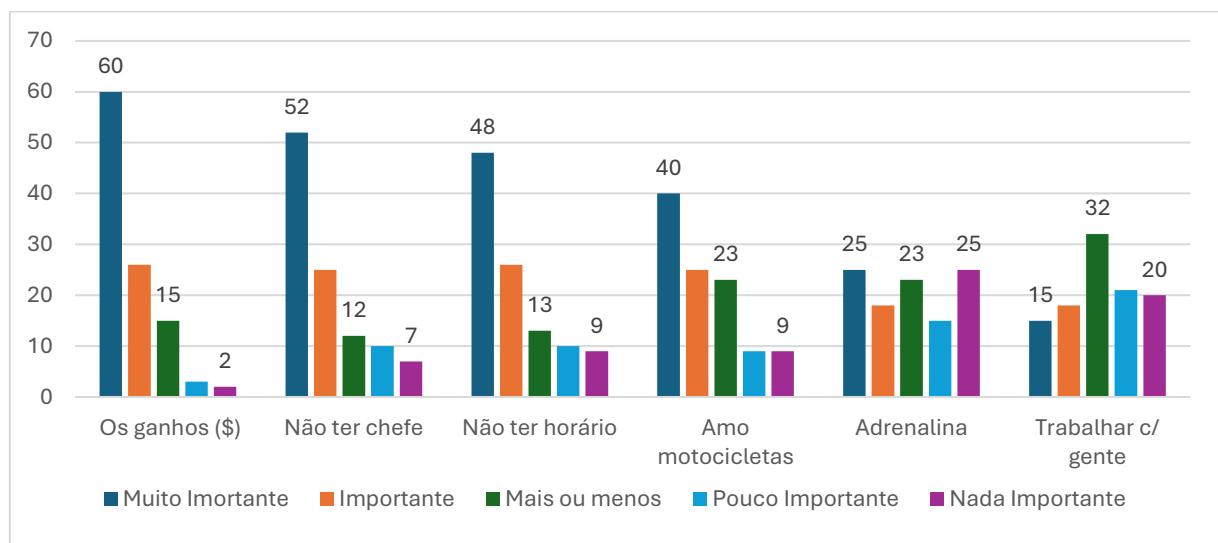


GRÁFICO 6 – Avaliação de fatores para escolha da profissão.

Fonte: Dados da pesquisa

Dos fatores estudados, quatro deles emergem como aspectos muito importantes na escolha pela profissão de *motoboy*, devido ao alto número de respostas que destacam sua relevância. Esses fatores incluem os ganhos financeiros, a ausência de um chefe, a flexibilidade de horários e o amor por motocicletas. A expressiva presença desses elementos nas respostas dos entrevistados sugere que aspectos financeiros, autonomia profissional, flexibilidade de

horários e a afinidade com veículos de duas rodas desempenham um papel crucial na decisão de ingressar nessa carreira.

Dentre as opções apresentadas, a que demonstrou ter menos interferência na escolha da profissão de *motoboy*, de acordo com os resultados da pesquisa, é a oportunidade de trabalhar com pessoas. Este dado sugere que, para a maioria dos entrevistados, a interação ou colaboração direta com outras pessoas não é um fator decisivo na escolha dessa profissão. Talvez o dado já apresentado anteriormente que dá conta de que 1 a cada 5 *motoboys* passaram por atos discriminatórios nos últimos três meses seja um indicativo de que lidar com clientes é um desafio para os *motoboys* e não um atrativo para o ingresso na profissão.

Outra opção que revelou dados equilibrados, evidenciando que não é um fator decisivo na escolha da profissão de *motoboy*, é a "Adrenalina da profissão", de acordo com os resultados obtidos na pesquisa. Isso indica que, para uma parcela significativa dos entrevistados, a busca por emoções ou atração pela adrenalina não desempenha um papel preponderante na decisão de seguir a profissão de *motoboy*. Assim como trabalhar com pessoas, a adrenalina e o perigo que se corre ao sair para trabalhar, se comporta como mais um desafio da carreira.

#### 4.3. Tolerância aos riscos da profissão

A ocupação de *motoboy* frequentemente envolve atividades de alto risco, como a entrega de mercadorias em condições de tráfego intenso, sobretudo nas grandes cidades, onde os entregadores enfrentam uma série de desafios e perigos. Os entregadores frequentemente se veem expostos a riscos de acidentes de trânsito, condições climáticas adversas e a necessidade de disputa por espaços cada vez mais escassos tanto no tráfego quanto em estacionamentos em áreas urbanas. Portanto, entender a disposição dos *motoboys* para enfrentar esses riscos é de extrema importância para compreender a dinâmica do trabalho nessa ocupação (Tinoco, 2020).

Abordaremos as razões que levam os *motoboys* a assumir e suportar os riscos que correm cotidianamente em sua profissão. Entre outras questões, buscaremos saber até que ponto o fato de família e filhos impacta sobre a sua disposição de correr riscos. Será analisada a relação entre a busca por renda e a tolerância ao perigo da profissão, considerando fatores econômicos, socioculturais e pessoais que moldam a atitude dos *motoboys* diante de situações potencialmente arriscadas.

Ao analisar a tolerância dos *motoboys* ao risco, é natural considerar o principal risco inerente à profissão, que é o risco de acidentes. A natureza do trabalho de *motoboy*, que envolve a condução de motocicletas em ambientes urbanos frequentemente caóticos e congestionados,

coloca os entregadores em constante exposição a situações de perigo no trânsito. A ocorrência de acidentes de trânsito pode resultar em lesões graves ou até mesmo em fatalidades, sendo uma preocupação primordial no contexto dessa ocupação.

A pesquisa mostra que mais da metade dos entrevistados relatou ter muito medo de sofrer acidentes no exercício de sua profissão como *motoboys* (Gráfico 7). Por outro lado, apenas 14% dos participantes manifestaram ter pouco ou nenhum medo de se acidentar, conforme gráfico 4. Esse dado reflete a preocupação dos *motoboys* em relação aos riscos de acidentes no trânsito, evidenciando a ansiedade e a apreensão que muitos deles enfrentam em seu cotidiano de trabalho.

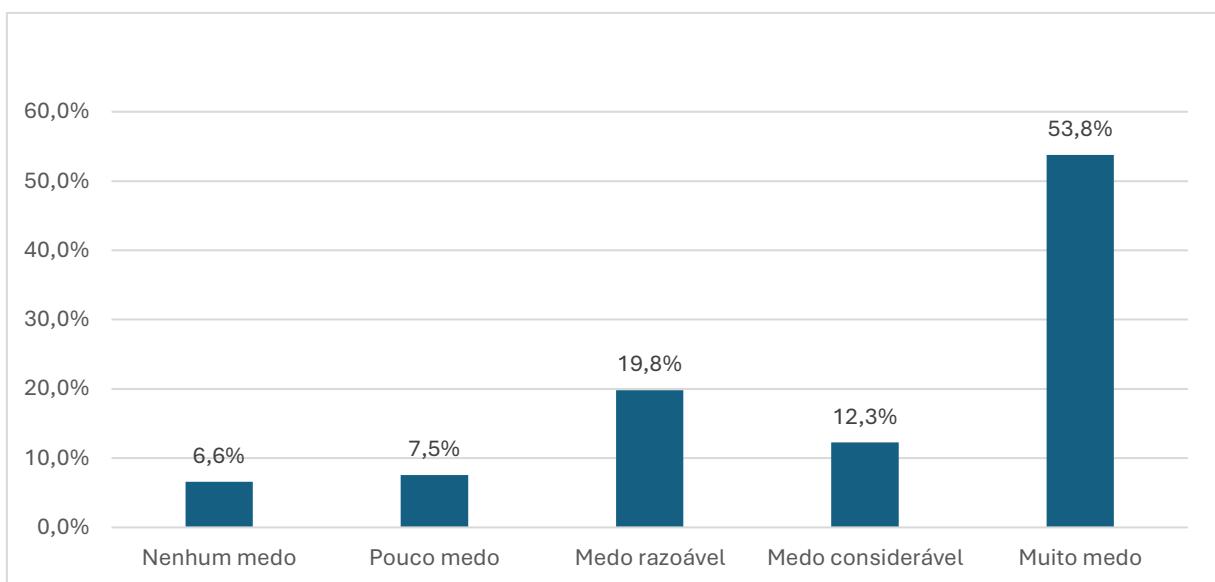


Gráfico 7 – Medo de acidentes de trânsito.

Fonte: Dados da pesquisa

No decorrer da pesquisa, foi constatado que 78,3% dos *motoboys* entrevistados possuem, pelo menos, uma pessoa que depende deles de alguma forma. Essa informação revela a responsabilidade adicional que recai sobre os entregadores, uma vez que muitos deles atuam como principais provedores de suas famílias ou têm dependentes financeiros que contam com suas rendas para subsistência. Esse dado destaca a importância de compreender não apenas a perspectiva individual dos *motoboys*, mas também as implicações socioeconômicas mais amplas de suas escolhas de carreira e os impactos de incidentes laborais na estabilidade e segurança desses lares.

O resultado acima reforça a hipótese de que a função de *motoboy* pode ser uma opção de trabalho para aqueles que enfrentam uma necessidade urgente de geração de renda e essa urgência em prover recursos para seus dependentes pode gerar uma abertura maior ao risco

(Cebrap, 2023). A ocupação de *motoboy*, com sua flexibilidade e acessibilidade, pode, nesse contexto, apresentar-se como uma alternativa viável para indivíduos que precisam sustentar suas famílias e dependentes, mas que talvez encontrem barreiras no acesso a empregos formais ou mais tradicionais.

É notável que o fato de ter um dependente impacta diretamente na percepção de medo de acidentes entre os *motoboys*. A responsabilidade de prover para suas famílias e dependentes cria uma preocupação adicional em relação à sua própria segurança no trânsito. O medo de acidentes torna-se, assim, uma questão não apenas pessoal, mas também intrinsecamente ligada à responsabilidade de garantir o sustento de seus entes queridos.

O vínculo entre a presença de dependentes e a apreensão dos *motoboys* em relação aos riscos de acidentes fica clara ao cruzar os dados referentes ao medo de acidentes com a existência de dependentes (Gráfico 8). Enquanto a porcentagem de *motoboys* que possuem pouco ou nenhum medo de sofrer um acidente é de 12% entre aqueles que possuem dependentes, a mesma análise apresenta um acréscimo na sua porcentagem para 21,7% quando feita entre aqueles que não possuem dependentes. Apesar de em ambos os casos a quantidade de *motoboys* que não sofrem com o medo de acidentes ainda ser minoria, o aumento na porcentagem de um cenário para o outro, evidencia que realmente existe influência desse fator na análise de risco dentro do grupo estudo.

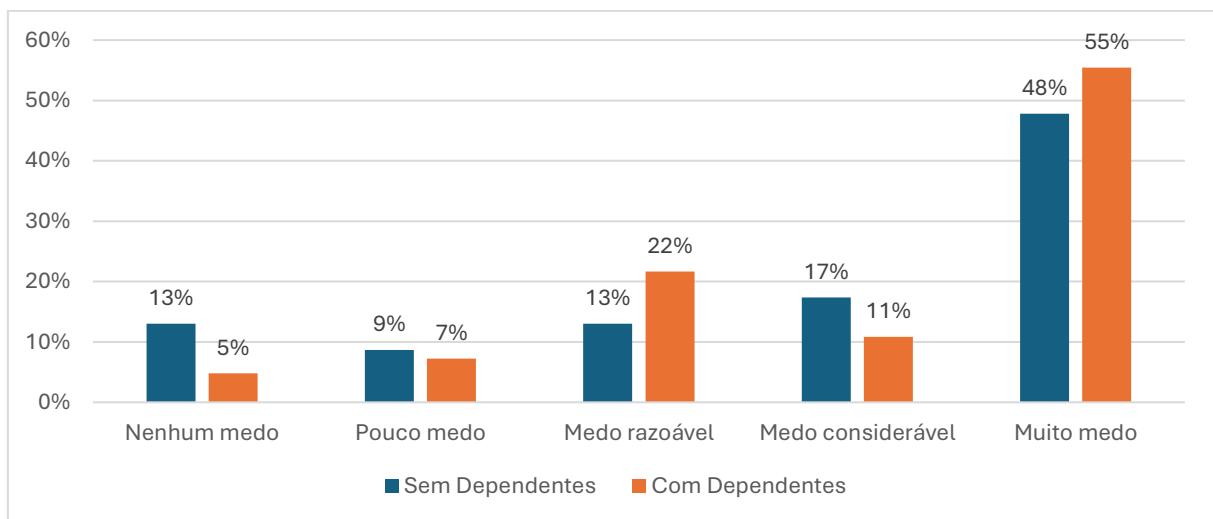


Gráfico 8 – Comparativo do medo de acidentes de trânsito.

Fonte: Dados da pesquisa

Ao especificar o tipo de dependente como filho, foi possível analisar que a diferença entre os *motoboys* que possuem filhos e aqueles que não possuem é relativamente pequena, refletindo uma divisão equilibrada. Cerca de 52,8% dos entrevistados relataram não ter filhos, enquanto 47,2% têm filhos em suas famílias. Essa quase paridade na distribuição de *motoboys* com e sem filhos evidencia que a presença ou ausência de descendentes diretos por si só, não

se apresenta como um fator determinante na escolha dessa profissão, já que ambos os casos possuem representação significativa no resultado da pesquisa.

Esse resultado equilibrado também dificulta a apresentação de um indício claro da influência desse fator sobre o medo de acidentes entre os *motoboys*. A quase paridade na distribuição de *motoboys* com e sem filhos torna desafiador estabelecer uma correlação definitiva entre a paternidade e a percepção de risco através de estatística simples, uma vez que não há uma predominância clara de algum padrão em relação a essa variável. Portanto, a compreensão da relação entre a presença de filhos no seio familiar e o medo de acidentes entre os *motoboys* requer uma análise mais profunda e contextualizada que vai além da capacidade do material levantado na presente pesquisa.

O próximo dado a ser analisado diz respeito à quantidade de *motoboys* que já sofreram acidentes graves e como passar por essa experiência afeta os entregadores em relação ao medo de enfrentar outra situação semelhante. A compreensão desses números e de como os acidentes graves impactam o psicológico e a abertura ao risco dos *motoboys* é importante para avaliar o panorama de segurança no ambiente de trabalho e as medidas fundamentais para diminuir a exposição aos perigos associados a essa ocupação.

A análise sobre a ocorrência prévia de acidentes graves indica que, contraditoriamente, passar por essa experiência parece gerar uma diminuição do medo entre os *motoboys*. Embora isso possa parecer surpreendente à primeira vista, a exposição prévia a situações de alto risco e a capacidade de superar esses desafios podem levar a uma maior sensação de confiança e, por consequência, a uma redução do medo em relação a futuros acidentes. Essa dinâmica complexa destaca a necessidade de considerar não apenas o medo como um fator isolado, mas também a experiência acumulada como um elemento que molda a atitude dos entregadores em relação ao risco no ambiente de trabalho.

Evidência desse indício se torna visível quando analisamos de perto as respostas dos 15 *motoboys* que declararam ter pouco ou nenhum medo de sofrer acidentes. Entre esses 15, 8 deles já sofreram acidentes graves, enquanto 7 não tiveram essa experiência. Embora haja um equilíbrio aparente entre os dois grupos, quando ampliamos a análise para a população total, observamos um padrão interessante. Cerca de 10% daqueles que nunca sofreram acidentes graves relatam ter pouco ou nenhum medo de enfrentar outra ocorrência, enquanto 20% daqueles que já passaram por acidentes graves expressam a mesma atitude. A diferença nos valores percentuais entre os dois cenários, sugere que a experiência de um acidente e a capacidade de retornar ao trabalho têm efeito na diminuição do medo entre os *motoboys*. Essa hipótese destaca a resiliência dos entregadores e ressalta a necessidade de uma análise mais

aprofundada para compreender os fatores envolvidos nessa mudança de perspectiva em relação ao risco de acidentes (Sbizera e Dendasck, 2018).

É fundamental ressaltar que os *motoboys* entrevistados estavam em atividade quando foram abordados para a pesquisa. Esse dado sugere que todos os que relataram ter sofrido acidentes graves conseguiram retornar ao serviço. No entanto, é importante observar que a pesquisa não capturou de forma significativa as vozes daqueles cujos acidentes os afastaram permanente ou provisoriamente da profissão no momento da pesquisa, uma vez que eles não estavam disponíveis para a coleta de dados. Portanto, o estudo pode não refletir integralmente a realidade de todos os *motoboys* que já sofreram acidentes graves, e essa limitação deve ser considerada ao interpretar os resultados.

Diante dos diversos riscos inerentes à profissão de *motoboy*, a pesquisa procurou compreender, na visão dos próprios *motoboys*, quem os protege nesse contexto. Os resultados dessa análise (Gráfico 9) forneceram dados importantes sobre a percepção dos entregadores em relação à segurança no trabalho e identificaram as fontes de proteção que consideram mais relevantes.

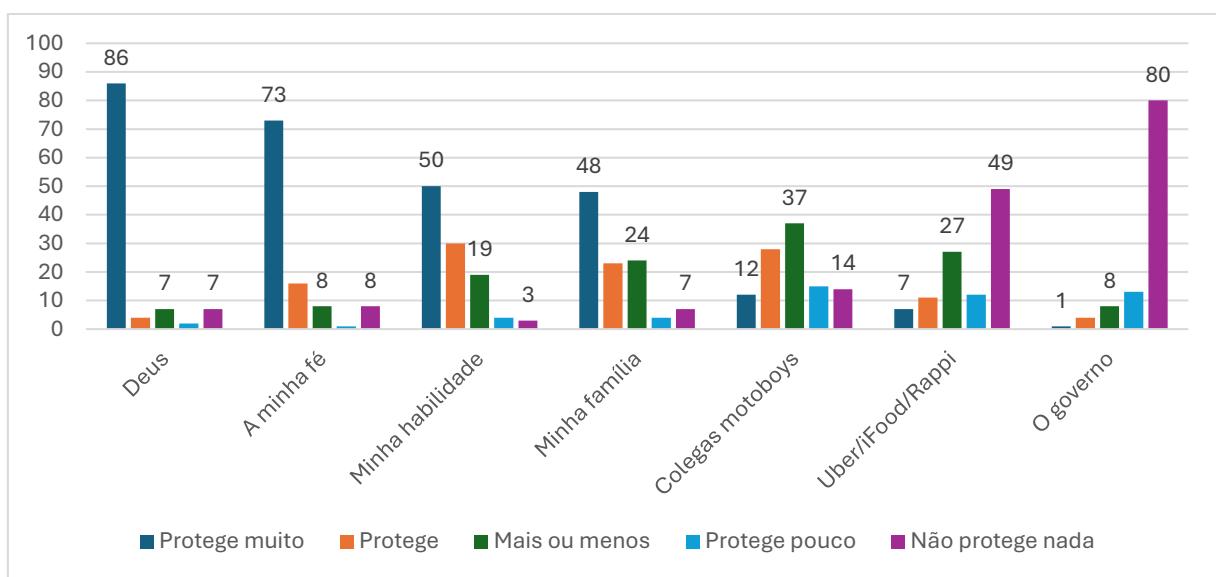


Gráfico 9 – Fatores de proteção na visão dos entregadores.

Fonte: Dados da pesquisa

Os resultados da pesquisa revelam que Deus se destaca notoriamente como o principal protetor na percepção dos *motoboys*. Dos 106 respondentes, apenas 9 entendem que Deus não oferece proteção em nenhum aspecto ou protege muito pouco, enquanto expressivos 86 *motoboys* consideram Deus como uma grande fonte de proteção. Essa constatação sublinha a importância da fé e espiritualidade como elementos fundamentais na construção da sensação de segurança e resguarda dos *motoboys* em meio aos desafios e riscos inerentes à profissão. Essa

compreensão da influência divina na percepção de proteção dos *motoboys* é crucial para sustentar a hipótese que de fato existe a influência da religiosidade no desempenho profissional dos *motoboys* (Garrett, 2010).

Ratificando a influência espiritual no trabalho dos *motoboys*, a fé surge como a segunda maior fonte de proteção, conforme indicam os resultados da pesquisa. Nessa perspectiva, a fé, além de sua conexão com Deus, é reconhecida como um elemento significativo na percepção de segurança e amparo pelos *motoboys*. Esse resultado além de realçar a importância do aspecto espiritual, enfraquece também a ideia de que Deus foi identificado como principal protetor apenas como uma figura de linguagem, mas evidencia que de fato o sagrado tem uma influência relevante na sensação de proteção.

Na perspectiva dos *motoboys*, a família e a própria habilidade de condução também aparecem como fatores de proteção, embora com uma intensidade menor em comparação a Deus e a fé. Os resultados da pesquisa indicam que, para os entregadores, tanto o apoio da família quanto a confiança em suas próprias habilidades de condução desempenha papéis relevantes na construção de uma sensação de segurança no trabalho. Embora não atinjam o mesmo patamar de importância que elementos espirituais, os fatores familiares e técnicos ainda são considerados significativos na percepção de proteção dos *motoboys*.

Um aspecto curioso destacado por essa análise sobre proteção é que os colegas de profissão não emergem como um fator significativo na visão dos *motoboys*. A maioria caracterizou os colegas *motoboys* de forma intermediária, e poucos responderam que eles protegem muito. Esse fenômeno é interessante, pois contrasta com a percepção anterior na pesquisa, onde os próprios *motoboys* evidenciaram um forte senso de união entre eles (Moraes e Athayde, 2014). A aparente desconexão entre a percepção de união e a avaliação da capacidade de proteção dos colegas sugere que, embora haja um espírito de cooperação, os *motoboys* não enxergam essa união como uma fonte efetiva de proteção contra os desafios e riscos da profissão.

Chama a atenção outro fato revelado pela pesquisa, tanto os aplicativos de delivery quanto o governo, entidades que teoricamente deveriam zelar pela segurança e bem-estar os entregadores, são considerados nulos na proteção dos *motoboys* de acordo com a perspectiva da maioria deles, especialmente o governo. Essa percepção reflete a informalidade produto da uberização, uma vez que a proteção social governamental aos trabalhadores acontece de forma condicionada à contribuição previdenciária inerente ao mercado de trabalho formal, ainda assim o estado atua garantindo direitos de cidadania como acesso ao SUS ou as políticas de transferência de renda, em relação as plataformas, o resultado sugere um certo descaso por parte

dos aplicativos em relação à segurança dos profissionais que utilizam suas plataformas. O reconhecimento dessa lacuna na proteção institucional destaca a necessidade de revisão e aprimoramento de políticas governamentais e práticas empresariais, a fim de garantir um ambiente de trabalho mais seguro e protegido para os *motoboys*, mitigando riscos e oferecendo apoio no enfrentamento de intercorrências.

#### 4.4. Relação com a espiritualidade

Nesta seção, a questão religiosa será aprofundada com o objetivo de entender melhor se existe influência desse fator no trabalho dos *motoboys* e, caso exista, qual é o nível dessa influência e de que forma ela se manifesta de maneira mais notável. A análise desta seção se concentrará em explorar as crenças religiosas dos *motoboys*, como elas afetam suas atitudes, comportamentos e tomadas de decisão relacionadas ao trabalho precário de *motoboy*. Isso nos permitirá identificar a magnitude e a natureza dessa influência religiosa em sua vida profissional e como ela pode impactar aspectos como segurança e abordagens para lidar com desafios cotidianos.

O primeiro dado proposto para análise é a crença na vida após a morte, que é compartilhada por uma grande parcela dos *motoboys*, representando 68,9% deles. Isso evidencia que, para a maior parte dos *motoboys*, existe uma conexão com a ideia de um plano espiritual além do mundo que conhecemos. A crença na vida após a morte sugere que muitos *motoboys* podem ter uma perspectiva espiritual sólida, na qual a continuidade da existência além da vida terrena desempenha um papel significativo em suas vidas. Essa crença pode influenciar suas atitudes em relação ao trabalho e à sua profissão, bem como a forma como enfrentam os desafios e incertezas associados a ela.

O dado anterior, que indica que 68,9% dos *motoboys* acreditam na vida após a morte, revela um panorama interessante quando o analisamos em conjunto com o resultado que indicou que 91,5% dos *motoboys* acreditam em Deus. Essa alta porcentagem de *motoboys* que acreditam em Deus sugere no campo da experiência subjetiva que a religiosidade desempenha um papel proeminente em suas vidas. A crença em Deus e na vida após a morte está intimamente ligada à espiritualidade e à fé, influenciando não apenas suas visões de mundo, mas também suas atitudes, valores e comportamentos, inclusive no âmbito profissional.

Essa conexão entre a crença em Deus, na vida após a morte e a espiritualidade pode ser um fator-chave na compreensão da influência da religião no trabalho dos *motoboys*. Essas crenças podem fornecer apoio e consolo diante dos riscos e desafios inerentes à profissão de

*motoboy*, influenciando a forma como encaram seu trabalho, a ética profissional e as estratégias para lidar com as adversidades (Libânio, 2002).

Ao perguntar aos *motoboys* sobre a frequência de suas orações, se rezam sempre ou nunca, o objetivo foi compreender o nível de relação que os entregadores têm com Deus. A partir das respostas coletadas foi possível entender mais sobre a prática da espiritualidade no cotidiano dos *motoboys* e revelar a importância das orações como uma expressão de sua fé. Essa análise pode ajudar a identificar padrões comportamentais relacionados à religiosidade, fornecendo uma visão mais profunda sobre como a fé se manifesta na vida diária dos *motoboys* e, por conseguinte, como essa prática religiosa pode influenciar suas perspectivas e abordagens no contexto do trabalho precário.

O resultado revelou que a maioria dos *motoboys*, cerca de 27%, afirma rezar sempre. No entanto, chama atenção a quantidade significativa de pessoas que responderam que nunca rezam, assim como aqueles que escolheram uma opção intermediária, indicando que rezam, mas não sempre. Essa diversidade de respostas, representada no gráfico 10, sugere uma variedade de práticas religiosas entre os *motoboys*, refletindo diferentes graus de engajamento com a espiritualidade. A presença de *motoboys* que nunca rezam e aqueles que o fazem ocasionalmente indica que a relação dos entregadores com a fé e a prática religiosa não é uniforme.

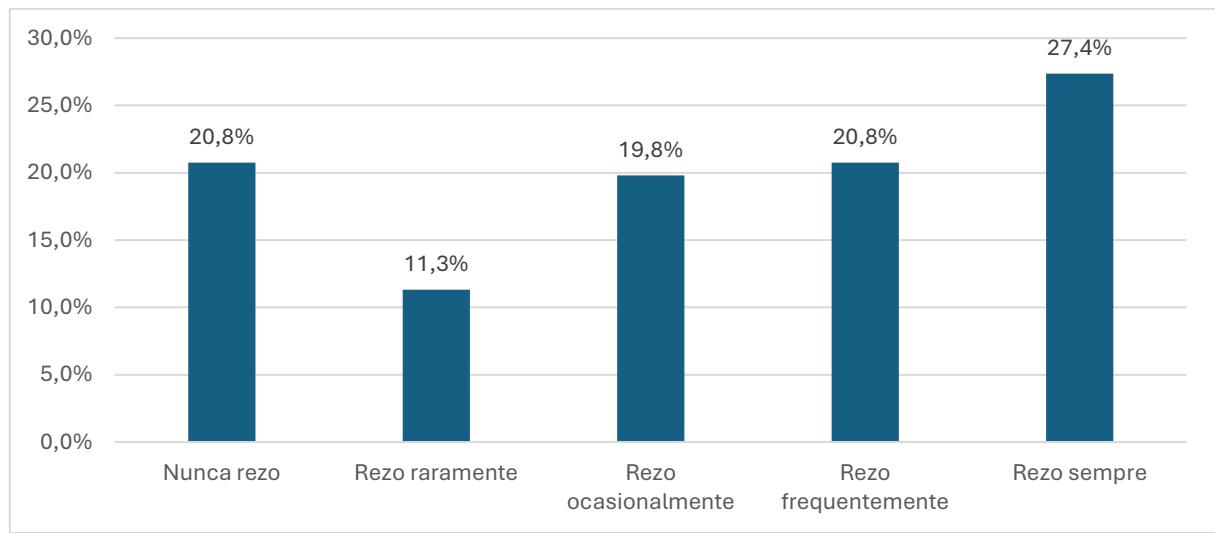


Gráfico 10 – Frequência de oração entre os *motoboys*.

Fonte: Dados da pesquisa

Embora não exista um padrão uniforme na regularidade da prática de orações por parte dos *motoboys*, destaca-se que 82,1% deles afirmam contar com alguém que reza por eles. Em grande parte dos casos, essa função é desempenhada pela mãe, evidenciando a importância, o

campo da experiência subjetiva, do suporte espiritual familiar na vida dos entregadores. Essa dinâmica ressalta a interconexão entre a espiritualidade individual e os laços familiares, revelando como a crença e a prática religiosa permeiam não apenas o âmbito pessoal, mas também as relações familiares dos *motoboys*, influenciando de maneira significativa suas redes de apoio.

Também foi questionado aos *motoboys* sobre a frequência com que participam de cultos ou celebrações religiosas, buscando conhecer mais informações sobre a ligação entre os entregadores e a religião. As respostas a essa pergunta ofereceram dados adicionais sobre o grau de envolvimento dos *motoboys* nas práticas religiosas coletivas, além das orações individuais (De Assis, 2020). Analisar a frequência com que participam de cultos ou celebrações religiosas pode ajudar a compreender melhor a dimensão comunitária de sua espiritualidade e como a religião influencia suas interações sociais e sua vida coletiva. Essa análise contribuirá para uma visão mais abrangente da relação entre os *motoboys* e a religião.

Os resultados indicam que o grupo estudado não participa regularmente de celebrações ou cultos religiosos, como ilustra o gráfico 11. Cerca de 30% afirmaram nunca participar, enquanto 24,5% participam apenas anualmente, indicando uma frequência bastante esporádica, ou seja, menos de uma vez por mês. Essa informação revela que a participação em atividades religiosas coletivas não é uma prática frequente entre os *motoboys* pesquisados. Essa tendência de participação menos regular em celebrações religiosas pode refletir diversos fatores, como agendas de trabalho desafiadoras, natureza precária da profissão e até mesmo preferências individuais.

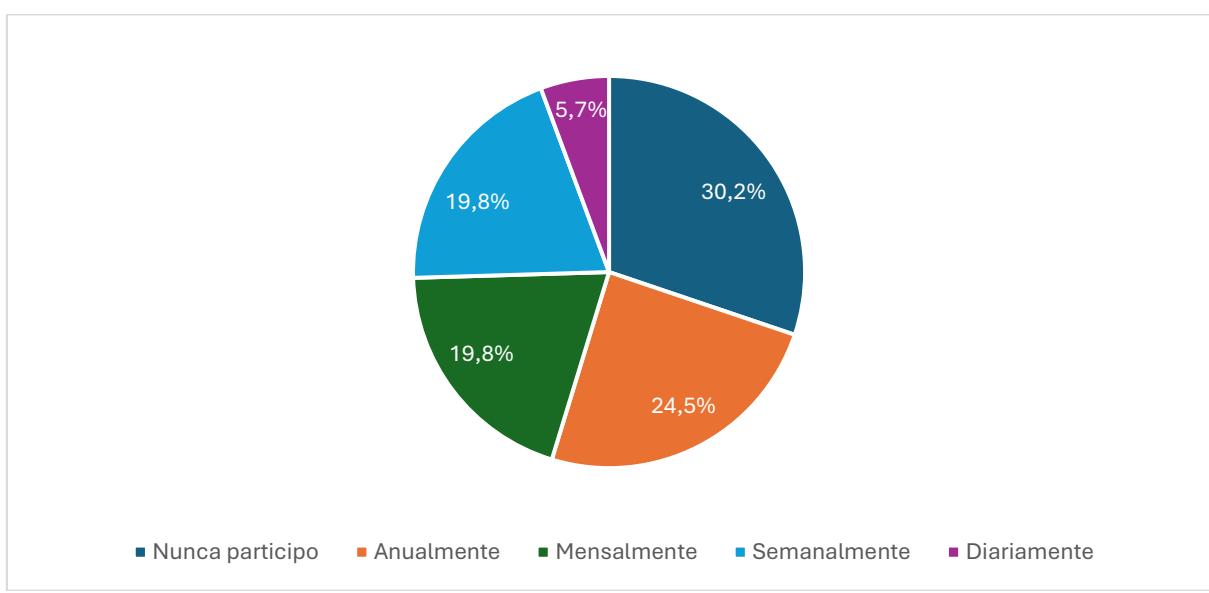


Gráfico 11 – Frequência na participação de celebrações/cultos religiosos.

Fonte: Dados da pesquisa

A seguir, será analisada as respostas dos *motoboys* sobre sua religião, que é fundamental para compreender a predominância religiosa dentro desse grupo profissional. A partir das respostas sobre a religião dos *motoboys*, foi possível discernir se existe uma religião predominante ou se há uma variedade significativa de afiliações religiosas dentro desse grupo. Essa informação é crucial para entender como as diferentes tradições religiosas podem influenciar as perspectivas, valores e práticas dos *motoboys* em seu contexto profissional.

Os resultados evidenciaram três grandes grupos que dividem a preferência religiosa dos *motoboys*, que são o catolicismo e o protestantismo, cada grupo representado por 31,1% dos respondentes, seguidos de perto por aqueles que afirmaram não possuir uma religião, que totalizam 28,3%. Esse número expressivo de *motoboys* que não têm uma filiação religiosa específica destaca uma diversidade significativa de crenças e práticas dentro desse grupo profissional, porém a predominância do cristianismo sugere que essa tradição religiosa exerce uma influência marcante entre os *motoboys*.

A prevalência de respostas indicando filiação ao cristianismo entre os *motoboys* pode estar sujeita a um condicionamento pela tradição familiar, especialmente considerando que o Brasil se mantém como um país majoritariamente cristão. Essa tendência pode refletir uma transmissão de geração para geração de crenças e práticas religiosas, onde a influência da família desempenha um papel significativo na formação da identidade religiosa dos indivíduos. Contudo, é imperativo ressaltar que a simples aderência à tradição familiar não necessariamente traduz-se em uma prática religiosa efetiva. Esse fenômeno está de acordo com o conceito de habitus proposto por Bourdieu (1983), que se refere a internalização de formas de agir e pensar que são condicionadas pelos campos sociais em que o indivíduo está inserido. No caso dos entregadores, ao relacionar-se em um campo social familiar onde na maioria das vezes a prática cristã é incentivada, de alguma maneira os *motoboys* irão internalizar a vivência da mesma fé ou alguma de suas práticas, apesar de haver em cada indivíduo margem para o improviso, ou seja, um agir diferente do que é proposto em seu contexto social.

#### 4.5. Opiniões pessoais dos *motoboys*

Com a finalidade de aprofundar a análise do perfil dos *motoboys*, foram apresentadas algumas sentenças com o propósito de que os *motoboys* as avaliassem com base em seu grau de concordância. Dentre as sentenças julgadas pelos *motoboys* estava a seguinte: "Emprego tem muito. O que não tem é quem queira trabalhar". Essa sentença teve como objetivo avaliar a percepção dos *motoboys* em relação ao mercado de trabalho, especificamente, se acreditam que

existem oportunidades disponíveis no mercado formal para todos, mas a falta de disposição é um fator limitante. Esta afirmação busca compreender a visão dos *motoboys* sobre o acesso a empregos formais em relação à demanda por trabalho e as razões subjacentes a possíveis escolhas de carreira na profissão de *motoboy*, em comparação com outras opções de emprego.

Foi observado que a maioria dos *motoboys* se mostrou completamente de acordo com essa afirmação, indicando que a percepção de que "emprego tem muito, o que não tem é quem queira trabalhar" é amplamente compartilhada por esse grupo de entregadores. No entanto, é relevante salientar que uma grande parcela dos entrevistados optou por se abster de tomar uma posição definitiva em relação a essa sentença. Essa diversidade de respostas pode refletir a complexidade das perspectivas e realidades dos *motoboys* em relação ao mercado de trabalho e à sua escolha de carreira na profissão de *motoboy*.

É interessante notar que, durante a pesquisa, uma interpretação alternativa para a sentença emergiu, adotada por alguns *motoboys*. Nesse contexto, a palavra "emprego" foi entendida como referência à oferta de trabalho dentro dos aplicativos de entrega, ou seja, a quantidade de entregas disponíveis. O julgamento desses *motoboys* sobre a sentença ocorreu, portanto, no sentido de avaliar se a quantidade de entregas é suficiente para que todos os *motoboys* possam trabalhar sem a necessidade de uma competição desgastante entre eles. Essa dupla interpretação pode ter criado distorções nos dados coletados em relação a esse tema.

A sentença "*Motoboy* é tudo família. Mexeu com um, mexeu com todos" tem o propósito de avaliar a percepção dos *motoboys* em relação à união entre eles, buscando entender se há um espírito de cooperação e solidariedade ou, pelo contrário, se prevalece um ambiente de competição entre os entregadores. Essa afirmação explora a dinâmica das relações interpessoais no meio dos *motoboys* e permite investigar se existe um senso de comunidade e apoio mútuo entre eles ou se a concorrência predomina. A compreensão dessa dinâmica é crucial para contextualizar a cultura de trabalho e as relações dentro dessa profissão.

Os resultados revelaram que o senso de união entre os *motoboys* é bastante forte, uma vez que, de acordo com o gráfico 12, mais de 80% deles se colocaram em concordância com a sentença "*Motoboy* é tudo família. Mexeu com um, mexeu com todos." Esse alto percentual de concordância indica que a grande maioria dos *motoboys* percebe uma conexão sólida e um espírito de solidariedade dentro dessa comunidade profissional. Essa constatação evidencia a importância das relações interpessoais e da colaboração entre os *motoboys*, o que pode ter implicações significativas em termos de apoio mútuo e compartilhamento de informações sobre questões de trabalho e segurança. Essa cultura de união e cooperação pode influenciar positivamente a experiência dos *motoboys* no mercado de trabalho.

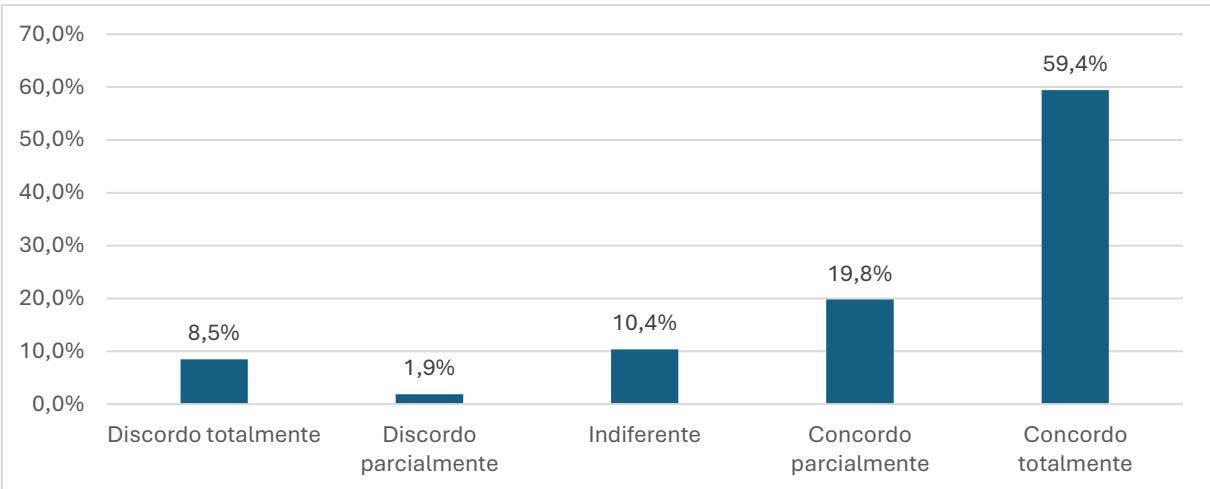


Gráfico 12 – Concordância sobre a união entre os entregadores.

Fonte: Dados da pesquisa

A sentença "Bandido bom é bandido morto" busca compreender como os *motoboys* lidam com um outro risco inerente à sua profissão, que são os furtos e assaltos. A forma como os *motoboys* interpretam essa afirmação pode trazer informações sobre suas percepções em relação à segurança no trabalho e como eles enfrentam esse risco associado à profissão de *motoboy*.

O fato de 48,1% dos *motoboys* concordarem totalmente com a sentença "Bandido bom é bandido morto" e apenas 17% discordarem totalmente dessa afirmação, evidenciam que eles percebem os problemas com ladrões como transtornos latentes da profissão. Isso ocorre porque, ao desempenharem seu trabalho, muitas vezes correm o risco de terem seus telefones celulares e motocicletas roubados, frequentemente sem nenhum tipo de vigilância. Essa alta concordância com a sentença indica que os *motoboys* reconhecem a vulnerabilidade e os perigos associados ao seu trabalho, o que pode influenciar suas atitudes em relação à segurança pessoal e à necessidade de proteção contra roubos e assaltos. Essa percepção compartilhada destaca a importância de medidas de segurança e proteção para os *motoboys* no exercício de suas atividades e aumenta a importância de entender quem os protege no exercício da profissão sob a ótica dos próprios *motoboys*.

As próximas sentenças debatem questões espirituais e trazem a discussão para o ponto central deste estudo, que é a influência do sagrado no desempenho da atividade precarizada e cheia de riscos dos *motoboys*. Ao explorar a relação entre espiritualidade e o exercício da profissão de *motoboy*, busca-se entender como as crenças e práticas religiosas podem afetar as percepções e a experiência dos *motoboys* no ambiente de trabalho. Essa análise permite uma compreensão mais profunda dos fatores que moldam o comportamento e as atitudes dos

entregadores no desempenho de suas atividades em condições precárias, contribuindo para uma visão mais completa do impacto da espiritualidade em sua vida profissional.

A sentença "Acredito que tem uma força superior que me protege no meu trabalho" tem o propósito de avaliar a espiritualidade dos *motoboys*, isto é, a crença de que existe uma força superior que desempenha um papel protetor em suas atividades profissionais. Essa questão busca compreender se a espiritualidade desempenha um papel significativo na vida e nas crenças dos *motoboys*, influenciando possivelmente sua sensação de segurança e confiança ao desempenhar suas tarefas no dia a dia. A análise dessa sentença pode trazer informações sobre a importância da espiritualidade e das crenças religiosas na vida dos entregadores.

O gráfico 13 lança luz sobre o fato de 64,2% dos *motoboys* concordarem totalmente com a sentença "Acredito que tem uma força superior que me protege no meu trabalho" demonstra que uma parcela significativa dos entregadores atribui importância à espiritualidade e acredita que uma força superior desempenha um papel protetor em suas atividades de trabalho. Essa alta concordância reflete a influência da espiritualidade e da crença em uma força superior na vida e nas perspectivas dos *motoboys*. Essa dimensão espiritual pode ter um impacto positivo em sua sensação de segurança e bem-estar no ambiente de trabalho, fornecendo uma fonte de apoio e confiança em suas tarefas diárias.

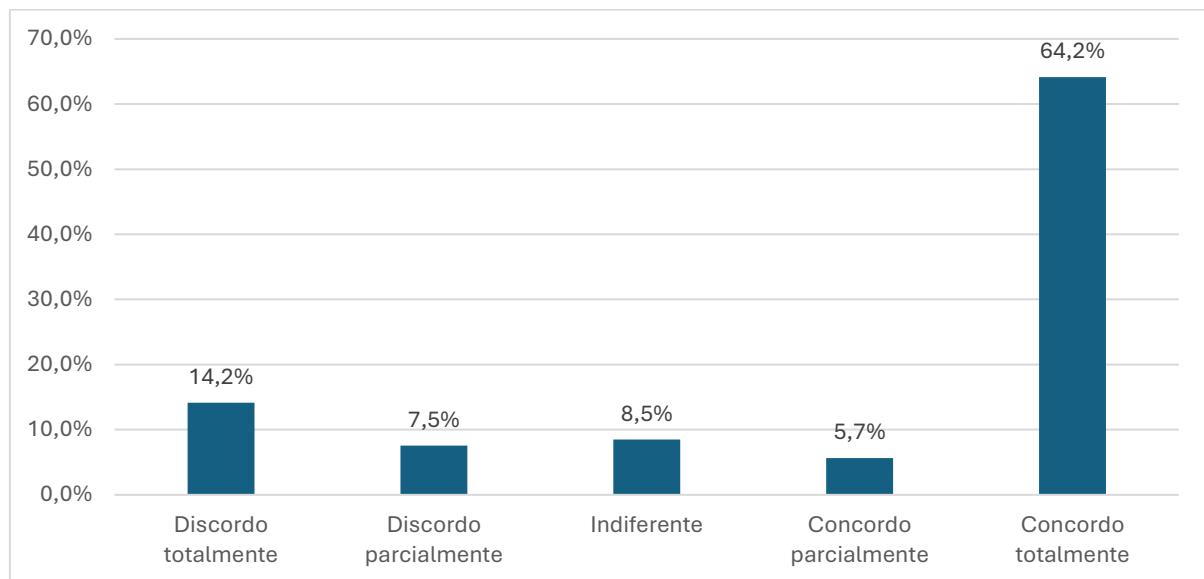


Gráfico 13 – Crença em proteção de uma força superior.

Fonte: Dados da pesquisa

A sentença "A fé move montanhas" tem como objetivo entender até que ponto os *motoboys* acreditam na fé como um meio para alcançar seus objetivos. Ela busca avaliar se a fé desempenha um papel significativo na vida dos entregadores e se eles acreditam que suas

crenças religiosas podem influenciar de forma positiva o alcance de metas e superação de desafios, inclusive os relacionados ao trabalho precarizado da profissão de *motoboy*.

68,9% dos *motoboys* concordaram totalmente com a sentença "A fé move montanhas" demonstrando que uma parcela significativa dos entregadores atribui um alto valor à fé e acredita que ela desempenha um papel essencial na superação de desafios e na realização de seus objetivos. Essa alta concordância ressalta a importância da espiritualidade e das crenças religiosas na vida dos *motoboys*, bem como a influência positiva que a fé pode ter em sua abordagem para enfrentar os obstáculos, incluindo os associados à atividade precarizada da profissão de *motoboy*. Isso sugere que a fé desempenha um papel significativo na motivação e na perspectiva dos entregadores em relação ao seu trabalho e à vida em geral.

A sentença "Na palavra de Deus encontramos a solução para todos os problemas" tem o objetivo de avaliar o grau em que a fé dos *motoboys* está associada a uma crença em Deus e nos ensinamentos religiosos. Essa afirmação explora a importância das escrituras e da religião na vida dos entregadores e investiga se eles acreditam que as orientações divinas podem oferecer respostas e soluções para os desafios e problemas que enfrentam, tanto em suas vidas pessoais quanto no contexto de sua profissão de *motoboy*.

O fato de 71,7% dos *motoboys* concordarem totalmente com a sentença "Na palavra de Deus encontramos a solução para todos os problemas" demonstra que uma maioria significativa dos entregadores atribui grande importância à sua fé em Deus e aos ensinamentos religiosos. Essa alta concordância ressalta a forte conexão que os *motoboys* estabelecem entre sua fé e a capacidade de encontrar respostas e soluções para os desafios que enfrentam em suas vidas e no contexto de sua profissão de *motoboy*.

Ao final do estudo sobre o julgamento das sentenças, os resultados caracterizam os *motoboys* como uma classe de trabalho unida que valoriza a ajuda mútua e se mostra preocupada com a atividade de ladrões em seu cotidiano de trabalho. Além disso, os dados revelam uma espiritualidade bem desenvolvida entre os entregadores, com a maioria deles atribuindo grande importância à fé e à orientação divina na superação de desafios e na busca de soluções. Essas características destacam aspectos fundamentais da cultura e das perspectivas dos *motoboys*, oferecendo uma visão mais completa de sua experiência e realidade no contexto de uma profissão marcada pela precariedade e desafios constantes.

Para concluir a apresentação e análise dos dados coletados, voltamos nosso foco para a importância de alguns tópicos na vida de cada *motoboy*. Nessa fase, nosso objetivo é explorar não apenas a ótica profissional, mas sim a visão pessoal dos entregadores em relação a determinados aspectos. Ao compreender quais elementos têm maior relevância em suas vidas

pessoais, conseguimos enriquecer nossa compreensão sobre as motivações, valores e prioridades que permeiam a existência dos *motoboys* para além do âmbito profissional.

Os aspectos considerados para participar dessa análise foram: Família, Deus, tempo de lazer, dinheiro, profissão, religião, amigos e política. Essa ordem reflete a importância atribuída a cada item de acordo com as respostas dos *motoboys*. A classificação desses elementos identifica as prioridades e valores pessoais dos *motoboys*, destacando o papel central da família e da espiritualidade, particularmente a fé em Deus, em suas vidas. Além disso, a inclusão de elementos como tempo de lazer, dinheiro, amizades e considerações políticas proporciona uma visão mais abrangente das dimensões que moldam a vida dos entregadores para além do ambiente de trabalho.

A análise revela que Deus e a família destacam-se como os aspectos mais importantes, com a família apresentando uma leve vantagem quando comparados entre si. Existe uma distinção bastante destacada desses dois fatores em relação aos demais, o que reforça a significativa importância atribuída pelos *motoboys* à espiritualidade e aos laços familiares em suas vidas. Novamente, a presença marcante de Deus na avaliação ressalta a profunda influência da religiosidade, não apenas no contexto profissional, mas também como um pilar fundamental em suas vidas pessoais.

Uma observação intrigante na pesquisa revela que embora o dinheiro não seja apontado como o aspecto mais crucial na vida pessoal dos *motoboys*, nenhum deles o classificou como nada importante. Esse resultado destaca a relevância intrínseca do aspecto financeiro em suas vidas, mesmo que não ocupe o topo da lista de prioridades. Indica que, embora haja fatores mais preponderantes, o dinheiro ainda desempenha um papel significativo nas considerações pessoais dos *motoboys*, possivelmente como um meio essencial para a realização de outras aspirações e para proporcionar segurança e estabilidade.

Um ponto crucial a ser considerado é a diferença de relevância atribuída à religião em comparação com Deus em si. Embora a maioria dos *motoboys* considere a religião como algo muito importante, essa classificação é notavelmente inferior à atribuída a Deus. Esse achado sugere que, para os *motoboys*, a fé e a crença individual desempenham um papel mais significativo do que a participação em práticas religiosas coletivas. A ênfase em Deus como um elemento mais destacado em suas vidas, em comparação com a instituição religiosa, evidencia a importância da espiritualidade pessoal e da relação individual com a divindade, talvez indicando uma abordagem mais personalizada e subjetiva em relação à fé.

A última constatação ressalta, mais uma vez, a percepção negativa em relação à política, tanto no âmbito profissional quanto pessoal, por parte dos *motoboys*, sendo o único fator

considerado nada importante. Os resultados indicam que a política e o governo não são bem-vistos pelos entregadores, revelando uma considerável lacuna no cuidado e na representação desse grupo por parte das instâncias governamentais. Esta perspectiva desfavorável em relação à política sugere uma desconexão entre as necessidades e as expectativas dos *motoboys* e as políticas públicas que os afetam.

Concluindo esta seção de apresentação e análise de resultados, os dados obtidos oferecem uma visão detalhada e multifacetada sobre a realidade dos *motoboys* no contexto profissional e pessoal. As nuances reveladas destacam não apenas os desafios enfrentados por aspectos profissionais, e a percepção em relação à política e governo. A influência significativa de Deus e da fé pessoal sobre a vida dos *motoboys*, em contraste com a menor relevância atribuída à religião institucional, sugere uma dinâmica espiritual individualizada. Além disso, as percepções negativas em relação à política e ao governo apontam para lacunas críticas na representação e no suporte a essa categoria profissional.

## 5. CONCLUSÃO

A categoria dos *motoboys* por meio de plataformas digitais, é composta majoritariamente por homens jovens, com idade concentrada entre 18 e 35 anos, e com o ensino médio completo como nível de escolaridade predominante. Esse perfil reflete tanto a acessibilidade da profissão, que exige poucos requisitos formais, quanto a realidade socioeconômica de muitos desses trabalhadores, que veem na entrega por aplicativo uma alternativa viável diante da escassez de oportunidades no mercado formal. A rotina desses profissionais é marcada por jornadas extensas e exposição constante aos riscos do trânsito urbano, o que exige agilidade, resistência física e atenção permanente.

Ao estarem cientes dos perigos envolvidos na profissão, como acidentes e violência urbana, muitos *motoboys* relatam sentir medo ao enfrentá-los, a figura 1 (Apêndice A) ilustra o pensamento de um dos entregadores participantes da pesquisa. Na imagem é possível identificar a seguinte sentença “Fiz um acordo com a morte, ela não me persegue, nem eu fujo dela e um dia a gente se encontra”. Através dessa frase conseguimos identificar o receio em perder a vida em uma ocasião fortuita, o que seria a perseguição da morte, mas também há a coragem de enfrentar os desafios e isso estaria representado por não fugir dela. O “acordo” mostra, apesar de não ter ligação com nenhum tipo de religião específica, que o entregador dono da moto possui uma crença em algum tipo de espiritualidade individualmente.

É possível constatar que os entregadores encontram em Deus, na fé e no apoio da família importantes fontes de proteção emocional e espiritual. Respondendo à pergunta levantada na formulação do problema, a espiritualidade, mesmo que não institucionalizada, surge como um recurso simbólico de fortalecimento, oferecendo conforto, esperança e sentido diante das adversidades. A presença da fé no cotidiano desses trabalhadores funciona como um escudo subjetivo, ajudando-os a lidar com a insegurança e a manter a motivação em meio às exigências do trabalho por aplicativo.

Os resultados da pesquisa evidenciam uma distinção importante entre os conceitos de religião e religiosidade, mostrando que muitos *motoboys* possuem um forte senso de espiritualidade, mesmo sem manter vínculos ativos com instituições religiosas formais. Essa diferença reside no fato de que a religiosidade pode se manifestar de forma mais subjetiva e pessoal, relacionada à busca por sentido, conexão com algo transcendente e práticas individuais de fé, enquanto a religião, em sentido mais estrito, envolve pertencimento institucional, dogmas e rituais estabelecidos. Assim, mesmo não frequentando regularmente cultos ou participando de comunidades religiosas organizadas, diversos entregadores demonstraram recorrer à espiritualidade como fonte de força, proteção e amparo diante das dificuldades do cotidiano profissional.

Além disso, observou-se que a maioria dos *motoboys* participantes da pesquisa se identifica com a religião cristã, tanto com o catolicismo, quanto com as vertentes evangélicas protestantes. Embora muitos desses trabalhadores não sejam frequentadores regulares de templos ou atividades religiosas formais, essa autoidentificação revela uma abertura simbólica às igrejas e ao discurso religioso, o que pode facilitar o acolhimento por parte dessas instituições. Essa relação, ainda que marcada por práticas informais e desvinculada da frequência institucional, mostra que as igrejas podem desempenhar um papel relevante como espaço de escuta, apoio emocional e promoção de pertencimento para esses trabalhadores, caso se estabeleçam estratégias de aproximação adequadas à realidade dinâmica e fragmentada do trabalho por aplicativo.

Outro aspecto relevante observado nos dados diz respeito à mediação da religiosidade na vida dos *motoboys*, muitas vezes exercida por figuras próximas, especialmente mulheres da família. A figura materna, em particular, geralmente atua como responsável por manter ativa a prática religiosa no núcleo familiar, seja por meio da oração, do incentivo à fé ou da participação em comunidades religiosas, a figura 2 (Apendice A) ilustra a ideia encontrada na pesquisa. Muitos *motoboys* mencionaram que sua relação com o sagrado é alimentada pela intercessão

de terceiros que rezam em favor deles. Essa mediação revela que, mesmo diante do afastamento institucional, a espiritualidade segue presente por meio das conexões familiares ou sociais.

Diante da identificação predominante dos *motoboys* com a fé cristã, ainda que de forma não institucionalizada, torna-se pertinente sugerir a criação ou fortalecimento de iniciativas religiosas voltadas especificamente para esse público. No âmbito da Igreja Católica, pastorais especializadas, podem ser adaptadas ou ampliadas para acolher os entregadores por aplicativo, promovendo encontros, bênçãos itinerantes, momentos de escuta e ações sociais voltadas às suas necessidades específicas. Essas pastorais poderiam atuar junto a trabalhadores em trânsito e com apoio das paróquias locais, estabelecer vínculos mais próximos com os *motoboys*, oferecendo um espaço de acolhimento espiritual e comunitário que respeite a dinâmica de seus cotidianos.

No contexto das igrejas protestantes, que também contam com significativa adesão entre os *motoboys*, a realização de cultos temáticos voltados para entregadores pode representar uma estratégia eficaz de aproximação e engajamento. Esses encontros poderiam ocorrer em horários alternativos, com linguagem acessível e foco em mensagens de fortalecimento, proteção e valorização do trabalho. Além disso, a criação de pequenos grupos de apoio espiritual, com encontros presenciais ou virtuais, pode contribuir para a construção de redes de solidariedade e pertencimento. Ao reconhecer e potencializar a fé já presente entre esses trabalhadores, as igrejas, tanto católicas quanto protestantes, podem desempenhar um papel relevante na promoção do bem-estar emocional e na valorização da dignidade dos entregadores em um cenário de crescente invisibilidade social.

Por fim, apesar das contribuições alcançadas, esta pesquisa apresenta algumas limitações que devem ser reconhecidas. O tamanho da amostra, não permite generalizações amplas sobre toda a população de *motoboys* por aplicativo, especialmente em razão da diversidade territorial do Distrito Federal. A opção pela abordagem presencial, adotada para garantir a autenticidade das respostas e o vínculo real dos participantes com a atividade, acabou restringindo o acesso a perfis que, por diferentes razões, não estavam presentes nos locais de coleta ou não tinham disponibilidade para participar. Além disso, o período de coleta de dados foi relativamente curto, o que pode ter impactado na variabilidade das respostas e na identificação de padrões mais amplos ao longo do tempo.

Ainda assim, os resultados obtidos permitiram lançar luz sobre aspectos subjetivos importantes da experiência laboral desses trabalhadores, especialmente no que se refere à dimensão espiritual como estratégia de enfrentamento e construção de sentido laboral. A pesquisa contribui para preencher lacunas existentes na literatura acadêmica ao abordar uma

interface pouco explorada entre trabalho precarizado e religiosidade, evidenciando que mesmo diante das dificuldades metodológicas, foi possível produzir conhecimento relevante e sensível às realidades vividas pelos entregadores por aplicativo.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: A era do trabalhador just-in-time? **Revista de Estudos Avançados**, São Paulo, v. 34, n. 98, p.111-126, 2020a.

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

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado. **Contracampo**, v. 39, n. 1, p. 12-26, 2020b.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, v. 23, n. 57, p. 26-56, 2021.

ANTUNES, Ricardo; ALVES, Giovanni. As mutações no mundo do trabalho na era da mundialização do capital. **Educação & Sociedade**, v. 25, p. 335-351, 2004.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. **A cidadania negada: políticas de exclusão na educação e no trabalho**, v. 2, p. 35-48, 2001.

ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. **Uberização, trabalho digital e indústria**, v. 4, n. 1, p. 11-22, 2020.

ARAÚJO, Kenned Emanoel de Souza. A (in) existência de proteção social dos trabalhadores por aplicativo: um estudo sobre os direitos previdenciários dos *motoboys*. 2024.

BAPTISTELLA, Camilla Voigt. **Pra quem tem fome: vigilância e controle algorítmicos no processo de trabalho de um aplicativo de entrega em Curitiba**. 2021. Dissertação de Mestrado. Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística aplicada às ciências sociais**. Ed. UFSC, 2002.

BARROS, Caetano Patta da Porciuncula. **Escravos e guerreiros: trabalho uberizado e políticas da crise no Brasil (2015-2021)**. 2022. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

BOFF, Quyara Melinda Ferreira. A precarização do trabalho após a revolução industrial 4.0: os impactos da uberização. 2023.

BOURDIEU, Pierre. Esboço de uma teoria da prática. **Pierre Bourdieu: sociologia. São Paulo: Ática**, p. 46-81, 1983.

CARDOSO, Ana Claudia Moreira; PARADELA, Victor; GOLIATT, Leonardo; SILVA, Ana Carolina; SIQUEIRA, Ronan. 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, n. 1, p. 33-51, jan./jun. 2022.

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.

COSTA, Rogério da. Por um novo conceito de comunidade: redes sociais, comunidades pessoais, inteligência coletiva. **Interface-comunicação, saúde, educação**, v. 9, p. 235-248, 2005.

DA SILVA, Nilza Nunes. **Amostragem Probabilística: Um Curso Introdutório Vol. 18**. Edusp, 1998.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**. Boitempo editorial, 2017.

DE ASSIS, Rogério. A psicologia da religião como instrumento de integração do humano. **Revista Caminhando** v. 25, n. 3, p. 37-50, 2020.

DE JESUS RODRIGUES, Thayuany. Quilômetros da fome: As debilidades da uberização do trabalho e a subordinação do novo sujeito neoliberal. **Laborare**, v. 6, n. 10, p. 178-190, 2023.

DE OLIVEIRA, Roberto Véras; FESTI, Ricardo Colturato. Entregadores de aplicativos no Brasil: entre a subordinação e a “autonomia”. **Contemporânea-revista de sociologia da UFSCar**, v. 13, n. 1, 2023.

GARRETT, Andreia Filipa Alves. **A influência da religião-espiritualidade na saúde: apoio social e estratégias de coping como variáveis mediadoras**. 2010. Dissertação de Mestrado. Universidade de Lisboa (Portugal).

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. Editora Atlas SA, 2008.

GOMES, Mayanne de Lima. **Qualidade de vida no trabalho (QVT): um estudo junto aos motoboys que atuam em Natal/RN**. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

GONDIM , Andressa Alencar. **Compreendendo o sofrimento decorrente do trabalho nos motoboys de Fortaleza-CE**. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Ceará, Departamento de Psicologia, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Fortaleza-CE, 2009.

GRAEML, Alexandre; PADILHA, Matheus. **Inteligência Coletiva e Gestão do Conhecimento: Quem é Meio e Quem é Fim?**. 2015.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço**. Editora Vozes Limitada, 2015.

HOCHSCHILD, Arlie Russell. **The managed heart: Commercialization of human feeling**. Berkeley: University of California Press, 1983.

HOFFMANN, Gleisi Helena. Responsabilidade social ea questão de gênero. **Revista FAE business**, v. 9, p. 22-23, 2004.

IFOOD. **Termos e condições de uso iFood para entregadores**. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2023/02/Termo-de-uso.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2025.

LAKATOS, Eva Maria.; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**. 2018.

LIBÂNIO, João Batista. **A religião no início do milênio**. Edicoes Loyola, 2002.

LIBERATO, L. V. M. Organização do Trabalho e a Segurança e Saúde de Motociclistas que Trabalham com Aplicativos. **Relatório de pesquisa. Fundacentro**, 2022.

MARCHEZINI, Victor; FORINI, Henrique Almeida. Dimensões sociais da resiliência a desastres. **Redes. Revista do Desenvolvimento Regional**, v. 24, n. 2, p. 9-28, 2019.

MARIN, Caroline; DE SOUZA MENDES, Ana Jullya; STRUZIATO, Izabela Cristina. Os Benefícios e desafios do trabalho home office. **Revista Tecnológica da Fatec de Americana**, v. 9, n. 02, p. 41-47, 2021.

MENDES, José Manuel. Risco, vulnerabilidade social e resiliência: conceitos e desafios. **Revista gestão e sustentabilidade ambiental**, v. 7, n. especial, p. 463-492, 2018.

MICHEL, M. H. **Metodologia e Pesquisa Científica: um guia prático para acompanhamento da disciplina e elaboração de trabalhos monográficos**. São Paulo: Atlas, 2005.

MORAES, Thiago Drumond; ATHAYDE, Milton Raimundo Cidreira de. Dimensões do coletivo na atividade de trabalho dos *motoboys*. **Fractal: Revista de Psicologia**, v. 26, n. 2, p. 327-348, 2014.

NETO, João Evangelista Tude Melo. O eterno retorno do mesmo e a subversão da noção de fatalismo. **discurso**, v. 48, n. 2, p. 121-133, 2018.

NEVES, Ianaira Barreto Souza. Algocracia: um estudo da gestão mediada por algoritmos pela perspectiva dos trabalhadores de plataformas digitais. 2022.

PAULINO, Thiago Silva. Entregadores na economia de plataforma: uma análise financeira da precarização em tempos de uberização no Distrito Federal e entorno – Brasil. 2024. 53 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) — Universidade de Brasília, Brasília, 2024.

PAZZOLA, Alfredo. A espiritualidade como base para a resiliência (monografia). **Recife: Universidade Católica de Pernambuco e Instituto Libertas**, 2002.

PERES, Ana Cláudia. Olha o breque!: movimento dos entregadores vem chamando atenção para a precariedade das relações de trabalho nas plataformas digitais. **RADIS: Comunicação e Saúde**, n. 215, p. 16-24, ago. 2020.

PINHEIRO, Silvia Silva Martins; DE PAULA SOUZA, Marcia; GUIMARÃES, Karoline Claudino. Uberização: a precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Serviço Social em Debate**, v. 1, n. 2, 2018.

SBIZERA, Carmem Lúcia; DENDASCK, Carla Viana. Espiritualidade como geradora de resiliência e as ciências da religião. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, ano 3, edição 12, v. 7, p. 19-30, dez. 2018.

SCABIO, Jeferson. Sofrimento, fé e justiça: Um estudo sobre um grupo de mães de vítimas de acidentes de trânsito e de violência policial. **Dilemas-Revista de Estudos de Conflito e Controle Social**, v. 9, n. 1, p. 111-140, 2016.

SILVA, Daniela Wosiack da; ANDRADE, Selma; SOARES, Darli; NUNES, Elisabete; MELCHIOR, Regina. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, v. 18, p. 339-360, 2008.

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

STEFANI, Erick. A gestão e o trabalho em equipes no contexto da era digital na quarta revolução industrial: uma análise crítica das possibilidades da tecnologia para gerar humanização e emancipação humana. 2024.

TINOCO, Sofia Ferreira. Análise de risco da função de *motoboy* em pleno cenário de pandemia de Covid-19. 2020.

ZUBOFF, Shoshana. The age of surveillance capitalism. In: **Social theory re-wired**. Routledge, 2023. p. 203-213.

## APÊNDICES

### APÊNDICE A – Fotos Registradas em Campo



Figura 1 – Frase presente em baú de moto usada para entregas.

Fonte: Fotografia registrada pelo autor



Figura 2 – Agradecimento por orações da mãe.

Fonte: Fotografia registrada pelo autor

## APÊNDICE B – Questionário para coleta de dados

### Questionário

Caro motoboy, estou finalizando o meu curso de graduação em Administração pela Universidade de Brasília (UnB) e farei o meu trabalho de conclusão de curso sobre a profissão de vocês. Solicito a sua ajuda respondendo este questionário. Ninguém será identificado e os dados serão mantidos em absoluto sigilo. Acredito que os resultados poderão ajudá-los, mostrando para a sociedade as dificuldades que enfrentam. O tempo de resposta é de aproximadamente 5 minutos. Você poderá abandonar o questionário a qualquer momento, caso não se sinta confortável em respondê-lo. Agradeço imensamente a sua colaboração.

*\* Indica uma pergunta obrigatória*

---

1. Qual o seu gênero? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Masculino
- Feminino
- Outro

2. Quantos anos você tem? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Até 25 anos
- De 26 a 30 anos
- De 31 a 35 anos
- De 36 a 40 anos
- 41 anos ou mais

3. Qual o seu grau de instrução? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Ensino fundamental (completo/incompleto)
- Ensino médio incompleto
- Ensino médio completo
- Ensino superior incompleto
- Ensino superior completo

4. Em média, quantas horas você trabalha por dia? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Menos de 5 horas por dia
- De 5 a 8 horas horas por dia
- De 8 a 9 horas por dia
- De 9 a 10 horas por dia
- Mais de 10 horas por dia

5. Quantos dias você trabalha por semana? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- 1 ou 2 dias por semana
- 3 ou 4 dias por semana
- 5 dias por semana
- 6 dias por semana
- 7 dias por semana

6. Você costuma trabalhar à noite ou de madrugada? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Sim
- Não

7. Há quanto tempo você trabalha como motoboy? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Menos de 1 ano
- 1 ano
- 2 anos
- 3 anos
- 4 anos ou mais

8. Você sofreu algum(ns) desses problemas nos últimos 3 meses? \*

*Marque todas que se aplicam.*

- Acidente de trânsito
- Assalto
- Dificuldade de encontrar o endereço
- Ato de discriminação (racismo, humilhação, assédio)
- Horas ou dias de bloqueio pelo aplicativo

9. Qual a importância dos itens abaixo na ESCOLHA DA SUA PROFISSÃO \*

*Marcar apenas uma oval por linha.*

|                           | Nada importante       | Pouco importante      | Mais ou menos         | Importante            | Muito importante      |
|---------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>Os ganhos (\$)</b>     | <input type="radio"/> |
| <b>Amo motocicletas</b>   | <input type="radio"/> |
| <b>Trabalhar c/ gente</b> | <input type="radio"/> |
| <b>Não ter chefe</b>      | <input type="radio"/> |
| <b>Não ter horário</b>    | <input type="radio"/> |
| <b>Adrenalina</b>         | <input type="radio"/> |

10. Quantas pessoas dependem de você? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Nenhuma
- Uma
- Duas
- Três
- Quatro ou mais

11. Você tem filhos? \*

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

12. Você já sofreu algum acidente de trânsito grave? \*

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

13. Quanto medo você tem de se acidentar? (Quanto maior o número maior o medo) \*

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Nenhum      Morro de medo de me acidentar

14. Qual é o seu grau de satisfação com o trabalho de motoboy? \*

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Nada      Muito satisfeito

## 15. Quem te protege na tua profissão \*

*Marcar apenas uma oval por linha.*

|                             | Não<br>protege<br>nada   | Protege<br>pouco         | Mais ou<br>menos         | Protege                  | Protege<br>muito         |
|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>Deus</b>                 | <input type="checkbox"/> |
| <b>Colegas<br/>motoboys</b> | <input type="checkbox"/> |
| <b>SAMU</b>                 | <input type="checkbox"/> |
| <b>Uber/iFood/Rappi</b>     | <input type="checkbox"/> |
| <b>Minha família</b>        | <input type="checkbox"/> |
| <b>Minha habilidade</b>     | <input type="checkbox"/> |
| <b>A sorte</b>              | <input type="checkbox"/> |
| <b>O governo</b>            | <input type="checkbox"/> |
| <b>A minha fé</b>           | <input type="checkbox"/> |

## 16. Você acredita em vida depois da morte? \*

*Marcar apenas uma oval.* Sim Não

## 17. Você acredita em Deus? \*

*Marcar apenas uma oval.* Sim Não Às vezes

18. Com que frequência você costuma rezar? \*

*Marcar apenas uma oval.*

1 2 3 4 5

Nunca      Rezo sempre

19. Qual a sua religião? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Não tenho religião
- Católico
- Evangélico histórico: Batista, Presbiteriano, Luterano, Metodista, Adventista
- Pentecostal/Neopentecostal: Assembleia de Deus, Congregação Cristã, Universal etc
- Espírita
- Afro-brasileira; Umbanda, Candomblé etc
- Oriental: Budista, Messiânico, Seicho-no-iê etc
- Outra

20. Com qual frequência participa de celebrações/cultos religiosos? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- Diariamente
- Semanalmente
- Mensalmente
- Anualmente
- Nunca participo

21. Tem alguém que reza por ti? \*

*Marcar apenas uma oval.*

Sim

Não

Não sei

22. POR FAVOR, DIGA O QUANTO VOCÊ CONCORDA (OU NÃO) COM AS FRASES ABAIXO \*

Emprego tem muito. O que não tem é quem queira trabalhar.

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Disc      Concordo totalmente

23. Motoboy é tudo família. Mexeu com um, mexeu com todos. \*

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Disc      Concordo totalmente

24. Bandido bom é bandido morto \*

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Disc      Concordo totalmente

25. Se a eleição fosse amanhã, qual a sua disposição para votar em um desses dois candidatos?

Se não votaria em nenhum deles, selecione o numero 3.

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Lula      Bolsonaro

26. Acredito que tem uma força superior que me protege no meu trabalho \*

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Disc      Concordo totalmente

27. A fé move montanhas \*

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Disc      Concordo totalmente

28. Na palavra de Deus encontramos a solução para todos os problemas \*

*Marcar apenas uma oval.*

1    2    3    4    5

Disc      Concordo totalmente

## 29. Qual a importância dos itens abaixo NA SUA VIDA? \*

*Marcar apenas uma oval por linha.*

|                            | Nada<br>importante    | Pouco<br>importante   | Mais ou<br>menos      | Importante            | Muito<br>importante   |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>Deus</b>                | <input type="radio"/> |
| <b>Amigos</b>              | <input type="radio"/> |
| <b>Motoboys</b>            | <input type="radio"/> |
| <b>Dinheiro</b>            | <input type="radio"/> |
| <b>Família</b>             | <input type="radio"/> |
| <b>A sua<br/>profissão</b> | <input type="radio"/> |
| <b>Tempo de<br/>lazer</b>  | <input type="radio"/> |
| <b>Política</b>            | <input type="radio"/> |
| <b>Religião</b>            | <input type="radio"/> |