



PERFIL DOS ENTREGADORES POR APLICATIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA (CE)

DELIVERY WORKERS' PROFILE IN THE METROPOLITAN REGION OF FORTALEZA (CE)

Lívia Romero de MOURA* 

Camila de Sousa RICARTE** 

Cássio Adriano Braz de AQUINO*** 

Resumo: Ao considerar o crescimento no número de trabalhadores de entrega por aplicativo nas grandes metrópoles brasileiras e a observação das condições que permitem o surgimento dela, percebemos a importância de descrever alguns aspectos da atividade e do perfil desses trabalhadores. Esta pesquisa tem como intuito a construção de um relatório traçando o perfil sociodemográfico dos entregadores cadastrados em aplicativos, residentes na região metropolitana de Fortaleza. Partimos de um questionário, enviado através de redes sociais e respondido por 100 entrevistados, com itens que permitissem descrever as condições de trabalho e renda e as aparentes semelhanças e diferenças entre os modais bicicleta e motocicleta na atividade de entrega por aplicativo na Região Metropolitana de Fortaleza. É possível perceber a precarização em curso no trabalho da categoria, o que justifica desdobramentos posteriores do estudo.

Palavras-chave: Trabalhadores por aplicativos. Condições de trabalho. Fortaleza.

Abstract: When considering the growth in the number of delivery app workers in large Brazilian metropolises and the observation of the conditions that allowed its emergence, we realized the importance of describing some aspects of the activity and the profile of these workers. This research aims to build a report tracing the sociodemographic profile of the delivery workers registered in apps, residents in the metropolitan region of Fortaleza. We started with a questionnaire, sent through social networks and answered by 100 respondents, with items that allowed to describe the working and income conditions, and the apparent similarities and differences between the bicycle and motorcycle modes in the delivery app activity in the metropolitan region of Fortaleza. It is possible to see the ongoing precariousness in the work of the category, which justifies further developments of the study.

Keywords: App workers. Work conditions. Fortaleza.

Submetido em 21/06/2023. Aceito em 14/11/2023.

* Graduada em Psicologia pela Universidade de Fortaleza (UNIFOR) e em Pedagogia pela Universidade Estadual do Ceará (UECE). Mestra em Psicologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Doutoranda em Psicologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Psicóloga da Secretaria da Saúde do Estado do Ceará (SESA). E-mail: livia_romero@hotmail.com

** Graduada em Psicologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC), mestre em Psicologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC). Psicanalista, atuando em clínica particular. E-mail: camila.ricarte5@gmail.com

*** Graduado em Psicologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC) e Administração pela Universidade de Fortaleza (UNIFOR), mestre em Organizações e Recursos Humanos pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e em Psicologia Social pela Universidad Complutense de Madrid (UCM), Doutor em Psicologia pela Universidad Complutense de Madrid com instância Pós-Doutoral na mesma instituição. Docente do Departamento de Psicologia e do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará (UFC). E-mail: brazdeaquino@gmail.com



Introdução

Das constantes mudanças no mundo do trabalho ocorridas ao longo da história, destaca-se a mudança gradual do *fordismo* ao *toyotismo*, causando a intensificação de jornadas e lançando os trabalhadores na multifuncionalidade (LIMA *et al.*, 2012), além de ratificar a precarização como *modus operandi* do neoliberalismo. As expressivas transformações iniciadas na década de 1970 chegam ao Brasil tardiamente, em meados da década de 1990 (NAVARRO *et al.*, 2017), mesmo sem nunca ter assumido a noção de sociedade salarial. A intensificação da exploração e trabalhos informais, sem contratos empregatícios, acabam por serem “um traço distintivo do capitalismo brasileiro” (ANTUNES, 2018, p. 121) e caracterizam a função ocupada por nossos entrevistados aqui: trabalho conectado a dispositivos tecnológicos, com pouca interação entre os pares, sem um empregador direto a quem se reportar e sem vínculo empregatício.

Delimita-se uma ampliação das atividades de serviços em contraposição à hegemonia do trabalho industrial. Os modos organizativos introduzem uma dimensão de autoprecarização atrelados à dimensão de medo, fracasso, insegurança e vulnerabilidade social (SANTOS e PERRONE, 2017). Para além das circunstâncias que pautaram a precarização que emergiu nos anos de 1970 no contexto dos países centrais, demarcada principalmente pela progressiva debilidade da proteção e dos direitos das condições de trabalho, hoje percebe-se uma complexificação do fenômeno, ao emergir uma precarização subjetiva (LINHART *et al.*, 2016). Os trabalhadores por aplicativo, genericamente inseridos na dimensão do trabalho ‘uberizado’, são representantes desse modo que se prolifera e que ampliam o fenômeno da precarização.

Dada a organização do trabalho em nosso país, considerando o crescimento da informalidade, aumento do número de desempregados, bem como o de desalentados - aqueles que já não procuram por empregos -, os trabalhos intermitentes e uma certa familiaridade com a precarização (BRAGA, 2017), as plataformas acabam por encontrar aqui um solo fértil para o sucesso em sua implantação. A uberização caracteriza-se “como tendência de reorganização do trabalho que traz novas formas de controle e gerenciamento e subordinação” (ABÍLIO, 2019, p. 2), na qual os trabalhadores ali vinculados acabam por terem longas jornadas e baixos ganhos. Eles passam muito tempo *logados* ao aplicativo, mas recebem apenas pela entrega efetuada; não são demitidos, pois não estão contratados, mas são submetidos a um modelo de avaliação de vários usuários; e sofrem constantes bloqueios, denotando uma incerteza que assume muitas formas possíveis nessa gama de modos que caracterizam a gestão uberizada.

Na mesma direção das grandes cidades brasileiras, a região metropolitana de Fortaleza (CE) vivencia, nos últimos anos, o rápido alastramento do serviço de entrega por aplicativo. O cenário urbano da capital cearense foi vertiginosamente sendo ocupado pelos trabalhadores de empresas como *iFood* e *Rappi*, que carregam nas costas as emblemáticas *bags* térmicas com a logomarca das plataformas e são vistos aguardando pedidos no entorno dos grandes centros comerciais e dos conglomerados alimentícios ou circulando pelas ruas da cidade, principalmente nos horários de maior demanda (durante o almoço e o jantar).

Diante de uma configuração recente, ainda são incipientes as investigações sobre o perfil sociodemográfico desses trabalhadores, bem como acerca das condições de trabalho. Salientamos que, até o momento da elaboração deste manuscrito, não temos conhecimento de nenhuma pesquisa que aborde essas questões na região metropolitana de Fortaleza - CE (RMF).

Destacamos que as plataformas de entrega e transporte de passageiros, que já manifestavam um crescimento exponencial, chegando a serem consideradas, juntas, o “maior empregador do país” (GAVRAS, 2019), viram na orientação de isolamento social para a contenção do novo coronavírus¹ um catalisador dessa proliferação, advindo da pandemia iniciada em 2020. Logo no início da pandemia no Brasil, Salomão (2020) apurou que a *Rappi* chegou a registrar um aumento de 300% de solicitações de cadastro de entregadores e, no *iFood*, a quantidade de entregadores aumentou de 147 mil para 170 mil de fevereiro para março, além das solicitações de cadastro na plataforma por trabalhadores terem expandido de 85 mil, em fevereiro, para 175 mil em março. Ademais, 26 mil entregadores que estavam há meses sem acessar a plataforma voltaram a utilizá-la. Dentre as hipóteses para tamanho crescimento, ventilamos o aumento do desemprego no país e o baixo valor do auxílio emergencial pago pelo governo federal.

Partindo dessa conjuntura, a presente investigação teve como objetivo geral caracterizar o perfil dos entregadores por aplicativo na RMF. Além disso, também buscamos traçar um desenho sociodemográfico de entregadores por aplicativos na RMF; descrever condições de trabalho e renda dos entregadores por aplicativo na RMF; e perceber aparentes semelhanças e diferenças entre os modais bicicleta e motocicleta na atividade de entrega por aplicativo na RMF. O intuito deste trabalho é divulgar um panorama geral, reconhecidamente introdutório, sobre os resultados da pesquisa do perfil de entregadores por aplicativo na RMF, além de destacar os principais elementos desse apanhado a fim de subsidiar investigações futuras e fomentar debates qualitativos a respeito das condições de trabalho dos entregadores por aplicativo.

1. Considerações metodológicas

A inspiração para a construção dessa investigação se deu a partir da pesquisa realizada em São Paulo pela Associação Brasileira do Setor de Bicycletas (Aliança Bike), com apoio do Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), publicada em 2019. Para a definição da amostra de nossa investigação, priorizamos a realização de um comparativo populacional entre o município da pesquisa supracitada e a RMF. A escolha dessa estratégia se deu não só pela expressividade da pesquisa na qual nos inspiramos, mas considerando os limites da produção de dados em plataformas digitais, que nos levam ao desconhecimento de informações imprescindíveis sobre os entregadores de

¹ A Organização Mundial de Saúde declarou, em março de 2020, a pandemia do novo coronavírus (Sars-Cov-2) (OMS..., 2020). Durante todo o período pandêmico, incluindo os de restrições mais rígidas de circulação de pessoas, o trabalho de entrega por aplicativo foi considerado essencial, ou seja, indispensável ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, as quais, caso não sejam atendidas, colocam em perigo a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população (Decreto n. 10. 282) (BRASIL, 2020).

aplicativo, tendo em vista que as empresas do ramo mantêm sigilo dos dados referentes ao quantitativo de trabalhadores, perfis socioeconômicos, condições de trabalho e remuneração (ABÍLIO *et al.*, 2020).

Dada a impossibilidade de apurar com segurança os números absolutos para definição da amostra desta investigação, assim como a pesquisa realizada pela Aliança Bike (2019), o cálculo amostral delimitado considerou a população estatisticamente infinita. Alçamos como norte uma amostra semelhante à pesquisa realizada em São Paulo (270 participantes). Para tanto, foi considerada a população local, em torno de 4 milhões de pessoas (IBGE, 2020). Desse modo, os dados desta pesquisa são compostos por 100 formulários respondidos em 6 municípios que integram a RMF, com a maioria (86%) dos participantes residindo em Fortaleza (CE).

O instrumento foi elaborado na plataforma *Google Forms* e enviado pelas redes sociais *WhatsApp* e *Facebook* de grupos de entregadores por aplicativo da RMF. O principal fator para a priorização do formato digital foi a garantia de segurança e proteção à saúde dos pesquisadores e participantes, em razão da pandemia de Covid-19.

O formulário foi composto por 26 questões que exigiam respostas obrigatórias e de múltipla escolha. Exceto nas perguntas sobre a cidade e o bairro onde os trabalhadores residem, nas quais solicitamos respostas objetivas e abertas. Para a compreensão do perfil sociodemográfico dos entregadores, foram feitas 9 perguntas com questionamentos sobre: o modal utilizado - bicicleta ou moto; cidade e bairro em que reside; com quem mora; idade; escolaridade; sexo; raça; e tempo de exercício na atividade de entrega. A fim de descrever as condições de trabalho e renda dos entregadores, elaboramos 12 questões que indagavam sobre os dias trabalhados; as horas disponíveis ao aplicativo; o turno à disposição; a distância percorrida até os locais de base e durante a atividade de entrega; se o trabalhador possui outra ocupação remunerada; os investimentos necessários para iniciar a atividade; a quantidade de entregas feitas diariamente; os gastos mensais para manutenção do veículo; o rendimento semanal; e se o trabalhador já sofreu algum acidente durante a atividade de entrega por aplicativos.

Um terceiro bloco de questionamentos buscou apreender a percepção dos trabalhadores acerca da atividade de entrega a partir de questões de múltipla escolha e com espaço para resposta curta. Foram 4 perguntas de opinião sobre a motivação para iniciar a atividade, as principais vantagens e problemas das entregas por aplicativo, além dos principais aspectos que fariam diferença em sua atividade.

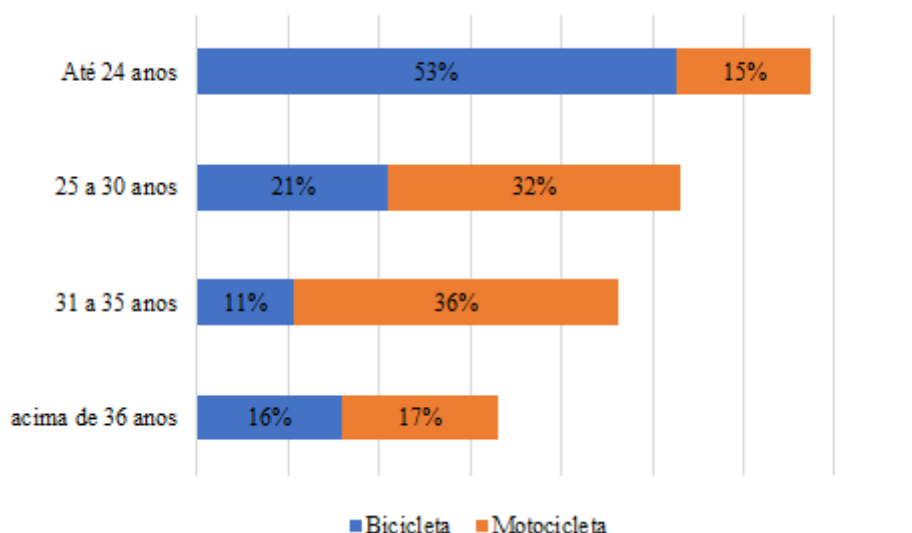
Os critérios de inclusão na pesquisa foram: realizar atividade de entrega por aplicativo utilizando bicicleta ou motocicleta e fazê-lo na RMF. O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, aprovado junto ao Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal do Ceará (CAAE 38829120.3.0000.5054), foi inserido no formulário e seu aceite considerado um pré-requisito para acessar as questões. O instrumento ficou disponível no período de janeiro a março de 2021.

2. Resultados

2.1. Perfil dos entrevistados

Dentre os respondentes, 81% utilizam o modal motocicleta e 19% o modal bicicleta, 94% se identificam com o gênero masculino e 6% com o gênero feminino. Sobre a idade desses trabalhadores: 22% possuem até 24 anos, 30% entre 25 e 30 anos, 31% de 31 a 35 anos e 17% acima de 36 anos. Portanto, a maioria dos entregadores (83%) tem até 35 anos. A estratificação da idade por modal nos evidenciou disparidades significativas. A maioria dos entregadores ciclistas possui até 30 anos (74%), com quantidade expressiva até 24 anos (53%), enquanto a maior parte dos entregadores motociclistas apresenta idades mais distribuídas, com preponderância entre 25 e 35 anos (68%):

Gráfico 1 - Comparativo de idade



Fonte: elaborado pelos autores.

No que concerne à raça, 58% se autodeclararam pardos, 12% pretos e 3% incluíram na autodeclaração a cor/raça “moreno”, ou seja, 73% são negros, 21% se autodeclararam brancos, 5% amarelos² e 1% indígena. Acerca da escolaridade, 75% possuem Ensino Médio completo; 9% Ensino Fundamental completo e 2% incompleto; 16% desses trabalhadores têm Ensino Superior completo, na mesma proporção entre os diferentes veículos. Os locais onde residem 87% dos trabalhadores entregadores estão em regionais mais periféricas da cidade de Fortaleza ou em regiões metropolitanas.

² Pode ter havido uma falta de compreensão com a cor/raça amarela, tendo em vista que, na última pesquisa do IBGE (2012-2019), somente 1,1% da população se declara como amarela ou indígena

Comparando os dados encontrados na pesquisa divulgada em 2019, pela Aliança Bike, sobre o perfil dos entregadores ciclistas, observa-se um padrão demográfico dos trabalhadores que recorrem à atividade de entrega como alternativa de inserção no mundo do trabalho: tipicamente juvenil, negra e periférica. Os cicloentregadores subordinados por meio de plataformas digitais, conforme aponta Abílio (2021), conferem materialidade e visibilidade às especificidades e aos elementos centrais da uberização. Ela defende a tese de que modos de vida tipicamente periféricos, mediante ao processo de uberização do trabalho, estão sendo administrados de forma racionalizada e centralizada. Assim, jovens desempregados ou em empregos de alta rotatividade, de baixa remuneração e informais passam a acessar essa nova forma de ocupação e renda, para o qual se pede a adesão, aprovação de cadastro, investimento econômico e criação de estratégias próprias para manutenção na atividade.

A respeito da estrutura familiar, de um modo geral: 68% dos entregadores residem com companheiro(a) e filhos(as); 26% com pais/familiares; 4% sozinhos e 2% com amigos. Ao estratificar por veículo utilizado, verificamos que 75% dos entregadores em motocicleta residem com companheiro(a) e filhos(as), enquanto esse número alcança um valor menor (37%) para os ciclo-entregadores. Quarenta e sete por cento (47%) dos entregadores em bicicleta residem com pais e familiares, em contraposição aos 21% dos entregadores em motocicleta.

Sobre o tempo realizando a atividade de entrega por aplicativo: 45% estão nessa ocupação entre 1 ano e 2 anos; 32% há mais de dois anos; 12% entre 6 meses e 1 ano e 11% há menos de 6 meses. No entanto, ao decompor por veículo, constatamos que, enquanto 33% dos entregadores em motocicleta exercem a atividade há mais de 2 anos, o percentual cai para 11% entre os ciclo-entregadores. Em proporção semelhante, 26% dos entregadores em bicicleta estão há menos de 6 meses na função em comparação aos motociclistas, que são 7%, indicando uma atividade mais recente para o primeiro grupo.

No estudo em que debate acerca da “juvenilização” da profissão dos entregadores, Abílio (2021) destaca não somente a ampliação da participação dos jovens, mas aponta como esse movimento se relaciona intimamente ao rebaixamento da força de trabalho, visto que os ciclo-entregadores executam a mesma atividade dos motoentregadores, mas de uma maneira ainda mais precária e arriscada. Apresenta-se a tese de que a participação expressiva de jovens negros nessa atividade se relaciona a essa precarização, tendo em vista o deslocamento do instrumento de trabalho da moto para a bicicleta. O modal apresenta baixo custo de aquisição e manutenção, o trabalho demanda essencialmente força e resistência físicas para efetivar as entregas e resistir às longas horas à disposição dos aplicativos. Assim, jovens desempregados ou desalentados, em empregos de alta rotatividade, com baixa remuneração e informais passam a acessar uma nova forma de geração de ocupação e renda sem a exigência de processo seletivo formalizado, tampouco experiência na atividade, sendo suficiente ser maior de idade, aderir e ter o cadastro aprovado, bem como possuir uma bicicleta (ABÍLIO, 2021).

Já entre os moto-entregadores percebe-se uma faixa etária que pode chegar aos 35 anos e que se justifica por dois pontos significativos: a origem de tais trabalhadores em atividades de entrega anteriores

em moto, porém pautadas no vínculo com os empreendimentos fornecedores de serviço anteriormente à consolidação das empresas que fazem uso das plataformas e também pela lógica de “carreira” identificada entre tais entregadores; muitos aludem sua origem na entrega utilizando bicicletas, mas que ao consolidarem a atividade, seguem procurando fazer a troca para o modal motorizado. Dessa maneira, como sublinha Abílio (2021), vai se construindo, informalmente, a carreira do entregador uberizado.

A tendência acima apresentada aponta também para uma trajetória que se articula com a estrutura familiar, a saber, os ciclo-entregadores apresentam um percentual bem menor de estrutura familiar constituído por companheiras(os) e filhas(os), enquanto os moto-entregadores, praticamente dobram o percentual desse modelo de estrutura familiar pelo qual, inclusive, são os principais provedores.

2.2. Tempo de trabalho e deslocamentos

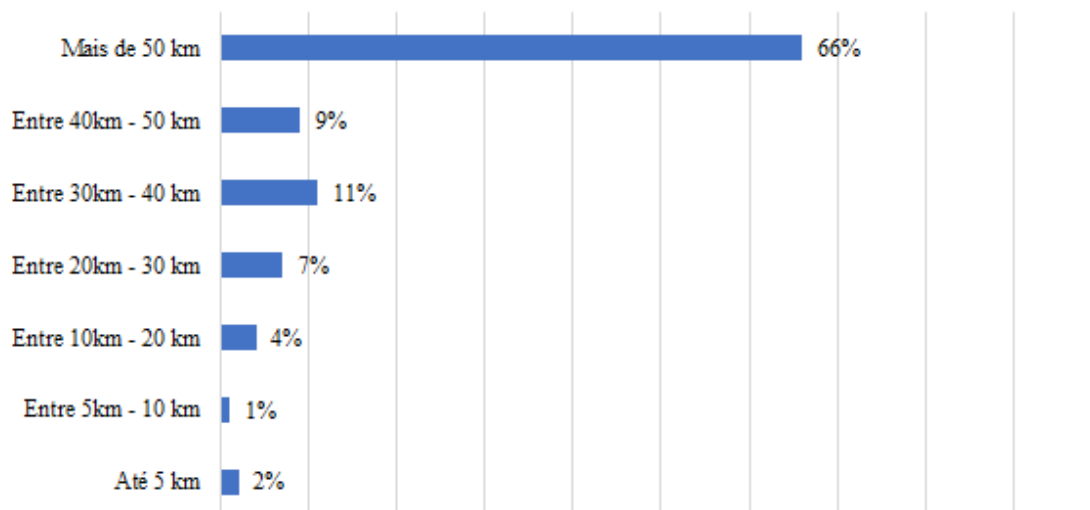
Conforme apurado na pesquisa, a média de tempo à disposição do aplicativo é de 9 horas e 12 minutos. Cumprindo uma carga horária diária de até 4h, temos um número baixo de entregadores (6%). Quarenta e um por cento (41%) ficam à disposição dos aplicativos de entrega entre 5h e 8h, e 53% em uma carga horária acima de 9h, sendo que a média entre esses trabalhadores é de uma carga horária que chega às 11 horas e 40 minutos por dia. Trinta e seis por cento (36%) dos entregadores trabalham nos aplicativos todos os dias da semana, 41% realizam a atividade durante 6 dias por semana e 23% até 5 dias por semana. Sexta-feira e sábado são os dias em que mais trabalhadores estão online (97% e 95%, respectivamente), seguidos de quinta-feira (87%) e domingo (82%). O horário mais comum em que estão à disposição é de 12:00 às 18:00 (73%) e de 18:00 às 00:00 (76%). Destacamos que 20% dos trabalhadores ficam à disposição do aplicativo em todos os turnos.

Considerando que a média de entregas realizadas diariamente é de 9 para os entregadores em bicicleta e 13 para os entregadores em motocicleta, destacamos, a partir de Maior e Vidigal (2022), que há um conteúdo no tempo da jornada do trabalho uberizado que não se refere nem ao tempo de deslocamento ao trabalho, do descanso ou da execução efetiva da tarefa. Trata-se do conteúdo do tempo do modo de espera, um tempo de trabalho em estado de prontidão não pago, o que, conforme alerta os autores, evidencia implicações para a saúde do trabalhador, uma vez que este não se desliga psicologicamente do trabalho, bem como um elevado grau de ansiedade provocado pela espera de um chamado de serviço que pode significar sua subsistência material e sobrevivência.

Sobre o tempo dedicado aos deslocamentos diários, a média da quilometragem percorrida da residência até o local de base é de 8,85 km, com uma média semelhante entre ciclo-entregadores (9,07 km) e moto-entregadores (8,79 km). Apontando os dados detalhados: 70% se deslocam até 10km para o local de base (34% até 5km e 36% entre 5km e 10km), 22% se deslocam entre 10km e 20km e 8% entre 20 km e 30 km. Quanto à quilometragem percorrida diariamente realizando entregas, a maioria (75%) dos

entregadores percorre acima de 40km diariamente, sendo que 66% desses trabalhadores percorrem mais de 50 km por dia.

Gráfico 2 - Quilometragem diária realizando entregas



Fonte: elaborado pelos autores.

A considerável distância percorrida entre as residências dos entregadores e os locais de base ocorre em razão de os trabalhadores precisarem se deslocar de bairros periféricos ou da região metropolitana para os grandes centros comerciais e gastronômicos, geralmente localizados nas regiões mais nobres da cidade, como no caso de Fortaleza (CE). No entanto, as empresas-aplicativo não oferecem infraestrutura básica para os trabalhadores entregadores, o que revela um paradoxo entre a aparente modernidade dessas corporações e a dependência de trabalhos precários e locais improvisados, numa articulação concomitantemente insalubre nas jornadas de trabalho: são longas em sua duração e desconfortáveis na ambiência (TOZI; DUARTE; CASTANHEIRA, 2021). O desgaste físico é ainda maior quando nos referimos ao entregador ciclista, que utiliza da força física para realizar as suas atividades, percorrem uma média de 9km somente para chegar aos locais com mais demanda de pedido, e não possuem infraestrutura mínima de apoio, como acesso à água, local de descanso, sanitários e alimentação.

Concluindo o bloco sobre percursos e deslocamentos, a pesquisa indicou que 41% dos entregadores por aplicativo já sofreram algum acidente durante a atividade de entrega. Dentro desse percentual, 23% se acidentaram durante a atividade de entrega, 7% no deslocamento de ida/volta entre a residência e o local de base e 11% sofreram acidente tanto durante a atividade quanto no trajeto entre a residência e o local de base. O indicador de acidente foi semelhante entre os dois modais.

Elementos a serem destacados acerca da quantidade de acidentes de trabalho verificados na pesquisa são a utilização de uma multidão de trabalhadores, muitos sem experiência prévia na função, bem como a

falta de responsabilização das empresas acerca de saúde e proteção do trabalhador entregador. Algumas campanhas e ações educativas encontradas nos sites das empresas-aplicativo mais conhecidas são realizadas a partir de vídeos, e seu acesso é de inteira responsabilidade do trabalhador, denotando mais um risco transferido. Além de não se responsabilizarem, aderem a práticas que podem aumentar o risco de acidentes. Subordinados por um gerenciamento algorítmico, que é pensado e estruturado por humanos, os trabalhadores entregadores são incentivados a cumprirem metas a fim de suprirem oferta e demanda. Em dias de chuva, por exemplo, diminui a oferta de entregadores e aumenta o número de solicitações de serviço. Para sanar esse descompasso, as empresas-aplicativo oferecem bonificações em forma de desafio, o que para o entregador implica na realização de um trabalho em condições mais arriscadas em prol de uma remuneração maior (ABÍLIO, 2021). Soma-se ainda o cansaço de jornadas extenuantes, o tempo cronometrado para a realização da atividade e a necessidade de fazer muitas entregas para garantir a subsistência.

Sem dados divulgados pelas empresas-aplicativo de entrega, investigações em paralelo relacionam o aumento de acidentes após a entrada dessas empresas no mercado. É o que revela Soares (2022), ao apontar que os sinistros com moto passaram de 20%, entre 2015 e 2016, para 80%, em 2022, em São Paulo, conforme indicadores do Hospital das Clínicas da Universidade de São Paulo, e que entregadores por aplicativo respondem a 70% das internações de trânsito. Essa realidade não é diferente para os ciclo-entregadores, que se deparam, nas cidades brasileiras, com uma mobilidade urbana que carece de condições mínimas para garantir sua saúde e segurança. Nesse contexto, Resk e Carvalho (2020) defendem a hipótese de que o crescimento de 64% de ciclistas mortos na cidade de São Paulo está relacionado ao aumento do número de *bikeboys*.

Considerando os dois modais investigados, parte-se do princípio de que entre os moto-entregadores os percursos para realização de entregas são superiores aos dos ciclo-entregadores. Ademais, ao entendermos a perspectiva de distribuição algorítmica, deveria haver uma distribuição distinta entre motos e bicicletas no cumprimento das distâncias de entrega entre empresas prestadoras de serviço e consumidor final. No entanto, como as taxas de entrega têm valores distintos entre os dois modais, muitas vezes se recorre ao modal mais barato para realização da atividade.

Destaca-se, entretanto, que há entre os trabalhadores, de modo geral, um cumprimento de deslocamentos para as entregas, iguais ou superiores a 50 km diários que somados aos 10 km (em média) de deslocamento de suas residências às bases onde costumam esperar as demandas, totalizam em torno de 60 km diários. Essa distância, para os ciclo-entregadores, se torna profundamente desgastante, visto que além de cumprirem uma jornada superior à considerada normal de trabalho, de 08 horas diárias, – uma vez que alcançam em média 9h e 12min só de disponibilidade ao aplicativo – incide num maior risco de acidente para os trabalhadores ante a exposição ao trânsito numa cidade como Fortaleza. Tais aspectos denotam e ampliam as características de precarização da atividade.

2.3. Remuneração e investimentos na atividade

Para 68% dos entregadores ciclistas, a atividade de entrega por aplicativo é a única atividade remunerada, 26% deles exercem outra atividade sem carteira assinada e 5% com carteira assinada. Quanto aos entregadores em motocicleta, 58% se dedicam exclusivamente às entregas por aplicativo, 23% possuem outra ocupação com carteira assinada e 20% sem carteira assinada. Sobre os rendimentos mensais na atividade de entrega por aplicativo, destacamos a diferença entre os modais, tendo em vista que os ciclo-entregadores, em média, não alcançam mensalmente o valor do salário mínimo brasileiro. Para esse grupo, o rendimento médio mensal é de R\$891,2 enquanto, para os entregadores em motocicletas, esse valor, em média, gira em torno de R\$1.421,68:

Tabela 1 - Rendimentos dos entregadores por aplicativo

Modal	Quantidade de horas trabalhadas por dia	Quantidade de entregadores	Média dos rendimentos semanais	Média dos rendimentos mensais
Bicicleta	Até 4h	2	130	563,3
	de 6 a 8 horas	8	195	845,0
	Acima de 9h	8	292	1265,3
	Total Geral	18	205,7	891,2
Motocicleta	Até 4h	4	195,0	845,0
	de 6 a 8 horas	31	320,8	1390,1
	Acima de 9h	45	468,4	2029,9
	Total Geral	80	328,1	1421,68

Fonte: elaborado pelos autores.

Nota 1: Dois entregadores, um de cada modal, não responderam ao questionamento sobre rendimento.

Nota 2: A média do rendimento mensal foi calculada a partir da média de rendimento semanal multiplicada por 52 semanas anuais e dividido por 12 meses.

A baixa remuneração é uma realidade nefasta, especialmente quando consideramos as elevadas horas à disposição do aplicativo. Por serem trabalhadores reduzidos a uma condição *just-in-time* (ABÍLIO, 2019), ou seja, utilizados conforme demanda do capital, não há previsibilidade quanto aos ganhos, revelando uma remuneração flutuante, incerta, e sujeita à bloqueios e suspensões arbitrários que ameaçam a continuidade de uma ocupação que, como podemos constatar a partir desta pesquisa, parece ser a principal fonte de renda para a maioria desses trabalhadores entregadores. Consideramos também, no concernente à remuneração, que cabe a esses trabalhadores arcarem de maneira integral com sua contribuição previdenciária e subsidiar os escassos dias de descanso.

Sublinhamos, na esfera dos rendimentos, os investimentos necessários para iniciar a atividade de entrega por aplicativo e para a manutenção mensal do veículo. A pesquisa evidenciou o custo médio de R\$276,4 por mês para manutenção do transporte. No entanto, há uma variação substancial entre os modais.

O ciclo-entregadores indicam uma média de gasto de R\$92,1 enquanto para os moto-entregadores esse gasto alcança uma média de R\$321,3. Assim, ao subtrair esse valor dos rendimentos mensais, pode-se chegar ao rendimento de R\$799,1 para os entregadores ciclistas e R\$1.100,3 para os entregadores motociclistas, em valores aproximados. A vulnerabilidade da condição de trabalhador uberizado é escancarada no contexto pandêmico, em que, apesar de vivenciarem um alargamento da jornada de trabalho, a remuneração diminuiu e, além disso, eles ainda precisaram arcar com os próprios Equipamentos de Proteção Individual (ABÍLIO et al., 2020).

No que tange aos investimentos para iniciar a atividade de entrega por aplicativo, 78% dos entregadores responderam que precisaram comprar mochila térmica, 58% trocaram ou compraram pacote de internet, 54% compraram um novo celular, 49% compraram o veículo que utilizam para realizar a atividade e 18% apontaram que foi preciso consertar o veículo. Na opção “outros”, os trabalhadores em motocicleta indicaram a necessidade de comprar suporte de celular (6%), bateria externa (3%) e capa de chuva (3%), dentre outros.

Ao compararmos as respostas por veículo utilizado, encontramos gradações quanto à compra da mochila térmica, que foi apontada por 83% dos entregadores em motocicleta e por 58% dos entregadores de bicicleta; à compra do celular, que ocorreu para 58% dos motociclistas e para 37% dos ciclistas; e quanto ao conserto do veículo, realizado por 21% do primeiro grupo e em 5% do segundo. Nesse sentido, essas nuances e os demais investimentos apontados pelos entregadores em motocicleta podem sugerir um custo inicial mais elevado para esse grupo de trabalhadores, o que denota uma certa proporcionalidade ao compararmos os custos iniciais e a remuneração obtida entre as duas modalidades de entrega.

Uma das características reconhecidas por autores que estudam os trabalhadores de aplicativo é o investimento para dar início às atividades de entregas (ABÍLIO, 2019; ANTUNES, 2018). Tal composição tem impacto não apenas na redução dos rendimentos, em função dos custos de manutenção dos equipamentos, mas na responsabilidade do cumprimento de metas para garantia de sobrevivência e de permanência na atividade. Mais uma vez acentua-se a precarização como signo marcante entre os entregadores por aplicativo. Esses trabalhadores precisam se submeter a uma conjuntura em que entram não apenas com sua força de trabalho, mas com equipamentos que permitam sua inserção na atividade de entrega. No entanto, longe de serem “empreendedores”, eles seguem subjugados às regras, precificações e distribuições de pedidos que são definidos, muitas vezes de forma nebulosa, pelas empresas-aplicativos, assumindo uma condição de autogerente subordinado (ABÍLIO, 2019).

2.4. Percepção sobre a atividade

Ao nos determos na percepção sobre o que conduz ao vínculo na atividade de entrega por aplicativo, sobressai a ideia da flexibilidade, seja com relação a burocracia demandada para ingresso na

atividade, seja pela fluidez temporal, apontada como atrativo. Ressalta-se ainda como destaque positivo, a possibilidade de uma autonomia com relação a própria condição do desenvolvimento operativo, ou seja, não depender de um chefe ou patrão.

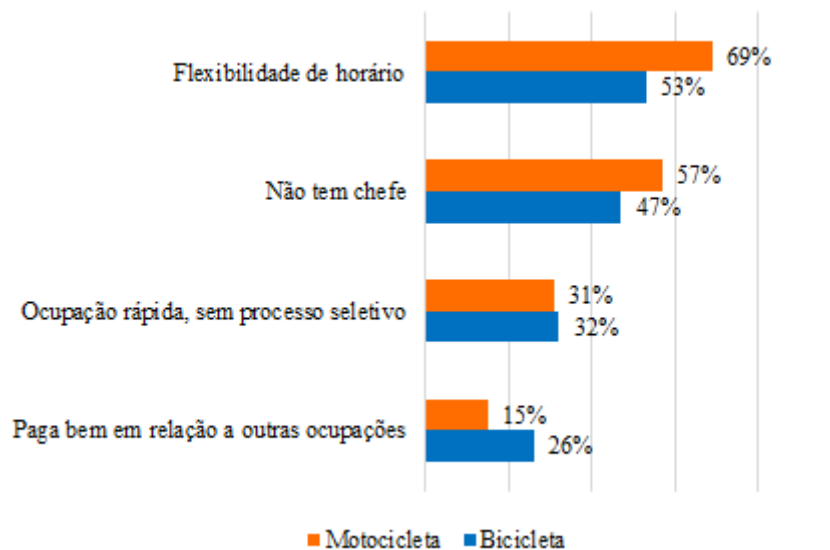
Curiosamente, junto às condições de risco e segurança relativo à violência urbana, essas indicações também aparecem como destaque nos aspectos negativos da atividade, denotadas por uma disponibilidade temporal ao aplicativo, seja por uma ausência de qualquer direito e garantia associados a condição de trabalho. Essa indicação revela algo já apontado por outros autores numa alusão de que o cenário neoliberal revela a dimensão subjetiva da precariedade, ao apontar que o ingresso na atividade longe de derivar de uma escolha, faz emergir a necessidade de subsistência material (SANTOS; PERRONE, 2017)

O principal motivo apresentado para iniciar a atividade de entrega por aplicativo, para 60% dos participantes, foi o desemprego. Esse número varia entre as diferentes modalidades, visto que essa opção foi marcada por 79% dos entregadores ciclistas e por 56% dos entregadores motociclistas. O segundo motivo apontado foi a complementação de renda, que foi estímulo para 41% dos entregadores, apresentando uma leve variação entre os motociclistas (43%) e os ciclistas (32%). Em seguida, 22% dos entregadores em motocicleta alegaram que já faziam entrega antes de se cadastrarem nos aplicativos. Para 6% dos entregadores, de maneira similar entre os modais utilizados, a entrega por aplicativo é a primeira atividade profissional.

Estes dados despontam em concordância com outros estudos aqui mencionados, indicando uma recorrência no modo como as plataformas atuam no Brasil, no sentido de apropriarem-se de condições de vida periféricas para composição do seu escopo de trabalhadores. No entanto, segundo vanDoorn (2021), ainda que saibamos do *modos operandi* das plataformas, ou seja, que elas reproduzem desigualdades e exclusões com as quais o mundo do trabalho já está familiarizado, é importante reconhecer as suas especificidades articuladas ao território. Portanto, traçar um perfil dos trabalhadores em Fortaleza e sua Região Metropolitana, insere dados ainda desconhecidos por pesquisadores que estão produzindo saberes sobre as rápidas mudanças no âmbito do trabalho por plataformas.

Outras opções foram acrescentadas como motivo para iniciar nessa ocupação, dentre elas: “tem pouca burocracia para iniciar”; “é um ‘hobby’”; “estava passando por necessidade”; “por precisão mesmo”; “fica impossível um emprego fixo”; “filhos pequenos”; “liberdade de horário”; “o início da pandemia”; “por conta da faculdade”; e “tempo para estudar e pagar as contas”.

Gráfico 3 - Vantagens da atividade de entrega por aplicativo



Fonte: elaborado pelos autores.

Essa aba em aberto foi utilizada para a elaboração de comentários sobre as desvantagens da atividade de entrega por aplicativo: “não existe”; “não tem vantagem”; “apenas para não morrer de fome, taxas imorais e muitos assaltos”; e “no início eu tinha flexibilidade de horário hoje não tenho mais condições de ter porque algumas plataformas gosta (sic) que a gente fique no horário que eles determinam e na maioria das vezes tem como comissão não tocar entregas se a pessoa não roda nos horários que eles determinam”.

Ao serem indagados sobre qual o principal problema na atividade de entrega por aplicativo, o medo de assalto desponta como a adversidade mais significativa para 74% desses trabalhadores. Esse quantitativo é ainda mais expressivo entre os ciclo-entregadores (89%) em comparação com os moto-entregadores (70%). Em seguida, 35% dos entregadores apontaram o tempo perdido esperando chamadas como principal problema, sendo mais significativo para os entregadores em motocicleta (38%) do que em bicicleta (21%). Com quantitativo semelhante, o terceiro maior problema indicado por esses trabalhadores é o perigo no trânsito (33%), com relevância similar entre as duas modalidades de entrega, mas com leve preponderância para os entregadores em bicicleta (37%) do que para os em motocicleta (32%). O medo de ser confundido com bandido aparece como o quarto problema mais referenciado para 26% dos entregadores e com expressão igual para os diferentes modais. Para 9% dos entregadores, o cansaço físico figura entre os principais problemas, com um percentual de 5% apontado pelos entregadores em bicicleta e 10% para aqueles em motocicleta. A concorrência com outros entregadores foi apontada por 7%, de uma maneira geral, com maior expressividade entre os ciclistas (11%) em comparação aos motociclistas (6%). Por fim, entre as opções apresentadas no questionário, a distância entre o local de residência e trabalho foi selecionada por 4% dos entregadores como um dos principais problemas, com manifestação similar entre as duas modalidades.

Os entregadores que utilizaram a opção “outros” para indicar outros problemas mencionaram: “as taxas baixas”; “assaltos constantes, limitações em áreas perigosas, combustível caro e taxas baratas demais”; “espera longa nos estabelecimentos”; “facções”; “sem estabilidade”; e “sem vínculo formal”.

Acerca dos aspectos apresentados que mais fariam diferença para a atividade de entrega, o aumento do valor pago por quilometragem foi significativamente selecionado por 96% dos entregadores, alcançando um percentual de 100% para os ciclistas e 95% para os motociclistas. Em seguida, um local de apoio com água, banheiro, tomada e descanso foi apontado por 37% dos entregadores, variando levemente entre os moto-entregadores (38%) e os ciclo-entregadores (32%). O terceiro e quarto aspectos que mais fariam diferença para a atividade, ambos indicados por 29% desses trabalhadores, foram auxílio combustível e fim dos bloqueios e suspensões. No entanto, esse quantitativo foi distinto entre os modais. Enquanto o primeiro foi mais expressivamente apontado pelos entregadores em motocicleta (33%) do que entre os em bicicleta (11%), o segundo foi mais significativo entre os ciclo-entregadores (47%) em comparação com os moto-entregadores (25%). Em quinto lugar, mais ciclofaixas foi indicado por 3% dos entregadores, com preponderância entre os ciclo-entregadores (11%) quando comparado aos moto-entregadores (1%).

É importante sublinhar, a partir das respostas supracitadas, que, ao apontar melhorias para a atividade, os trabalhadores de diferentes modais também consideram elementos que fariam a diferença direta na atividade de trabalhadores de outra modalidade, a exemplo dos entregadores em bicicleta apontarem o auxílio combustível como um fator de melhoria na atividade de entrega, ainda que não façam uso, e moto-entregadores considerarem a ciclo-faixa.

Outros elementos foram apresentados a partir da opção “outros”: “antes de bloquear, saber o que aconteceu dos dois lados”; “mais respeito e valorização”; “acredito que um mínimo garantido lá (sic) plataforma ou alguma coisa para que a pessoa não fique desperdiçando seu tempo online à disposição da plataforma sempre corrida que muitas vezes as pessoas passam de 10 a 12 horas e não consegue (sic) fazer nenhuma corrida e quando fazem muito pouco o valor tem pessoas que vai para casa com R\$ 20 isso não compensa para ninguém mente (sic) reais não paga nem o deslocamento para chegar num determinado. Ou aceitar alguma corrida que seja”.

Tal como aponta-nos o referencial disponível pela Psicologia Social do Trabalho (COUTINHO *et al*, 2016), a compreensão acerca da atividade dos trabalhadores é mais bem acessada a partir da percepção do próprio trabalhador. É ele quem vivencia as dimensões reais da atividade exercida no curso de seu trabalho. Fazendo uma alusão ao real da atividade e à dimensão prescrita, recurso proposto na configuração da Clínica da Atividade (PINHEIRO *et al*, 2016), podemos inferir que há uma disseminação de discursos neoliberais que funcionam como mobilizadores de um aumento da demanda pela atividade de entrega, entre ciclo e moto entregadores.

Poderíamos associar essa disseminação discursiva como uma “prescrição” antecipada que mobiliza o ingresso no ofício da entrega, em que se destaca a ausência chefias, controle sobre o tempo, ganhos definidos pelo interesse dos trabalhadores, dentre outros. No entanto, o cotidiano experimentado pelos

trabalhadores revela uma série de disfunções tal como se percebe quando estes apontam para jornadas exaustivas, riscos de violência, remuneração muito baixa, ausência de seguridade social, para citar as mais comuns.

Essa diferença entre o que é disseminado no discurso das empresas por aplicativo e de alguma forma reforçado pela lógica neoliberal e o que é experimentado pelos entregadores, revela um descompasso que mais cedo ou mais tarde, se são mantidas tais condições, pode gerar resistências cada vez mais comprometedoras das condições de trabalho dessa atividade que se expande omitindo as reais condições de exploração que a demarcam.

Considerações finais

Dado o formato em que a coleta de nossos dados foi possível, algumas intercorrências do formato online precisam ser destacadas. Tivemos que redesenhar o modelo inicial de aplicação dos questionários que previa a pesquisa nos pontos de maior concentração de entregadores de aplicativo e passamos à disseminação por meio digital, o que ampliou o tempo dedicado à construção dos dados em campo por conta da baixa aderência dos trabalhadores. Foi preciso intensificar a divulgação gradualmente para que o número estipulado, de 100 participantes, fosse alcançado. Reiteramos as limitações para composição da amostra estipulada, tendo em vista a dificuldade em acessar os dados junto às plataformas, e a nossa escolha em definir a amostra da pesquisa a partir de uma investigação já realizada, a da Aliança Bike (2019), em São Paulo. Além disso, ao analisar os dados, encontramos algumas poucas inconsistências nas respostas, situação que poderia ser sanada caso a pesquisa fosse feita presencialmente.

Faz-se, portanto, destaque de que a estratégia utilizada pelas plataformas em não disponibilizarem os dados quanto aos seus entregadores é a mesma desde o início de suas atividades (SLEE, 2017). É assim que estas empresas conseguem capturar novos entregadores, sob a manipulação de informações que só elas detêm, bem como mantêm os trabalhadores, pesquisadores e governos em um terreno desconhecido quanto a um saber efetivo sobre o contingente destes cadastros. Isso dificulta, portanto, não só uma pesquisa como a nossa, interessada em construir um perfil desta categoria, mas outras tantas possíveis, sobretudo não conhecer tais dados é um impedimento para a construção de políticas públicas que contemplem a categoria.

É importante ressaltar ainda que a diferença entre a amostra de entregadores em motocicleta (81 participantes) e em bicicleta (19 participantes) já era aguardada pelos pesquisadores, tendo em vista que, dentre as poucas informações divulgadas pelas empresas-aplicativo, a *Rappi* havia sinalizado que 30% da frota na capital cearense é composta por bicicleta (VASCONCELOS, 2019). Dados preliminares da Pesquisa Origem-Destino, desenvolvida pela Prefeitura de Fortaleza, apontam que o uso de bicicleta para entregas comerciais na cidade é de cerca de 25% (PAULINO, 2019).

Apontadas essas considerações, arriscamo-nos a indicar uma síntese do perfil dos entregadores por aplicativo da região metropolitana de Fortaleza: eles são predominantemente identificados com o gênero masculino (94%), residentes da cidade de Fortaleza (86%), nas regionais mais periféricas da cidade, com ensino médio completo (75%), jovens (84% têm até 35 anos), negros (75% se declaram pardos, pretos e morenos), cadastrados nos aplicativos entre 1 e 2 anos (45%), têm no aplicativo a sua única forma de renda (68%) e média de remuneração mensal de R\$891 (ciclo-entregadores) e R\$1421 (moto-entregadores), com gasto mensal de R\$92 e R\$321, respectivamente. Acerca das condições de trabalho, apresentam uma média diária de 9h e 12 minutos à disposição do aplicativo, trabalhando entre 6 e 7 dias por semana (77%), nos turnos da tarde (73%) e da noite (76%), principalmente às sextas (97%) e sábados (95%). Em média, se deslocam 8,85 km da residência até o local de base, percorrendo mais de 50 km durante a atividade de entrega (66%), e já sofreram acidente de trabalho (41%).

Podemos supor que, apesar da atividade em aplicativo surgir como uma emergência do modelo neoliberal para sanar uma questão produzida pela forma como o mundo do trabalho hoje se apresenta, ela apropria-se das faltas de condições dos Estados para lidarem com seus desempregados, desalentados, periféricos, mas ainda assim, de forma muito precária, apontando para outras tantas questões, sobretudo no âmbito de contradições discursivas no próprio formato com que os trabalhadores percebem a própria atividade, e que sustentam a lógica da precarização nessa mesma esteira.

Algumas questões que aparecem em nossos dados, coadunam com os disponíveis em outras pesquisas (AMORIM; MODA, 2020; ANTUNES, 2020), assim como supracitado, ao indicarem que situações de crise econômica fazem com que trabalhadores, em situações já precárias, sejam os mais afetados pelo sistema capitalista, e recorram aos aplicativos como “opção” para garantirem algum sustento. O que nos foi apresentado através de comentários como “pouca burocracia para entrar” ou “rapidez na ocupação”.

Os dados, ainda que introdutórios e com suas limitações de constituição de amostra, evidenciam a uberização como adensamento do processo de precarização laboral. Essa conjuntura é indicada, principalmente, pelo perfil sociodemográfico dos trabalhadores, elevadas jornadas de trabalho, carga horária semanal extensa, baixa remuneração e riscos envolvidos. Por fim, salientamos o potencial de expansão de investigações que utilizem os dados supracitados para análises qualitativas do processo de uberização do trabalho. São diversas as possibilidades de leitura e de cruzamento de dados a partir desta pesquisa que podem lançar luz ao entendimento do perfil dos trabalhadores uberizados e das condições de trabalho.

Referências

ABÍLIO, Ludmila., et al. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 3, jun. 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização e Juventude Periférica: Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos estudos CEBRAP**, v. 39, p. 579-597, 2021.

ABÍLIO, Ludmila. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-69242019000300041&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 07 jun. 2021.

ALIANÇA BIKE. **Pesquisa de perfil de entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo, Brasil: Aliança Bike, 2019.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe. Trabalho por aplicativo: uma síntese da intensificação do trabalho, da informalidade e da resistência política no contexto da Pandemia de COVID-19. **Revista Trabalho, Política e Sociedade**, v.6, n. 10, p. 105-124, jan./jun. 2021.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo. (org) **Uberização, Trabalho digital e Indústria 4.0**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2020

BRAGA, Rui. **A Rebelião do precariado: trabalho e neoliberalismo no Sul global**. São Paulo: Boitempo, 2017.

BRASIL. Decreto nº 10. 282, de 20 de março de 2020. Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Poder Executivo, Brasília (DF), 20 mar. 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm. Acesso em: 13 mar. 2021.

COUTINHO, Maria Chalfin; OLIVEIRA, Fábio de; SATO, Leny. Olhar o cotidiano: percursos para uma psicologia social do trabalho. **Psicologia USP**, v. 27, p. 289-295, 2016.

GRAVAS, Douglas. Aplicativos como Uber e iFood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos. **Estadão**, São Paulo, 28 abr., 2019. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos,70002807079>. Acesso em: 01 jun. 2019.

LINHART, Danièle; AUCHER, Laurent; BARNIER, Frédérique. Entrevista com Danièle Linhart: a instituição da expropriação. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 19, n. 1, p. 135-141, 2016.

MAIOR, Nívea; VIDIGAL, Viviane. Em modo de espera: a condição de trabalho e vida uberizada. **Revista Katálysis**, v. 25, p. 62-72, 2022.

NAVARRO, V. L.; MACIEL, R. H & MATOS, T. G. R. A questão do trabalho no Brasil: uma perspectiva histórica a partir do desenvolvimento industrial. In: **Psicologia Social do Trabalho**. COUTINHO, M. C., BERNARDO, M. H & SATO, L (Org.). Petrópolis, RJ: Vozes, 2017.

OMS decreta pandemia do novo coronavírus. Saiba o que isso significa. **Veja Saúde**, São Paulo (SP), 11 mar. 2020. Disponível em: <https://saude.abril.com.br/medicina/oms-decreta-pandemia-do-novo-coronavirus-saiba-o-que-isso-significa/>. Acesso em: 24 mar. 2020.

PAULINO, Nicolas. 25% das entregas e fretes em Fortaleza são feitos com bicicletas, e 50% com motocicletas. **G1 Ceará**, 16 set. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/09/16/25percent-das-entregas-e-fretes-em-fortaleza-sao-feitos-com-bicicletas-e-50percent-com-motocicletas.ghtml>. Acesso em: 8 ago. 2020.

PINHEIRO, Francisco Pablo Huascar Aragão et al. Clínica da atividade: conceitos e fundamentos teóricos. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, v. 3, n. 68, p. 110-124, 2016.

RESK, Felipe; CARVALHO, Marco Antonio. Mortes de ciclistas sobem 64% em SP. **Estadão Conteúdo**, 22 jan. 2020. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/sao-paulo/mortes-de-ciclistas-sobem-64-em-um-ano-na-cidade-de-sao-paulo/>

SALOMÃO, Karin. iFood e Rappi: mais entregadores (e mais cobrança por apoio) na pandemia. **Exame Negócios**, São Paulo, 20 abr. 2020. Disponível em: <https://exame.com/negocios/coronavirus-leva-mais-entregadores-e-gorjetas-aos-apps-de-delivery/>

SANTOS, Anelise Schaurich dos; PERRONE, Claudia Maria. Produção da precariedade laboral: reflexões preliminares sobre a criação de novas formas de subjetivação. **Psicologia & Sociedade**, v. 29, 2017.

TOZI, Fábio; DUARTE, Leandro Ribeiro; CASTANHEIRA, Gabriel Rocha. Trabalho precário, espaço precário. **Ar@cne**: revista electrónica de recursos en internet sobre geografía y ciencias sociales, v. 25, 2021.

SLEE, Tom. **Uberização**: a nova onda do trabalho precarizado. 1. ed. São Paulo: Elefante, 2017.

VanDOORN, Niels. O trabalho em plataformas é trabalho de minorias. in GROHMANN, R. (org). **Os laboratórios do trabalho digital**: entrevistas. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2021.

VASCONCELOS, Bernadeth. Uso da bicicleta em entregas de delivery é tendência em Fortaleza. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 15 mai. 2019. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/uso-da-bicicleta-em-entregas-de-delivery-e-tendencia-em-fortaleza-1.2099694>. Acesso em: 8 ago. 2020.

Contribuições dos autores:

Lívia Romero: Participou de todas as etapas da pesquisa e escrita do artigo

Camila de Sousa Ricarte: Participou de todas as etapas da pesquisa e escrita do artigo

Cássio Adriano Braz de Aquino: Participou de todas as etapas da pesquisa e escrita do artigo
