



Universidade de Brasília - UnB  
Instituto de Ciências Sociais – ICS  
Departamento de Sociologia – SOL

**“Na correria”: dinâmicas dos entregadores de aplicativo no espaço urbano do Distrito Federal**

**Diego Rodrigues de Loiola**

Brasília – DF  
Julho de 2023

DIEGO RODRIGUES DE LOIOLA

**“Na correria”: dinâmicas dos entregadores de aplicativo  
no espaço urbano do Distrito Federal**

Monografia apresentada ao Curso de Sociologia do Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Sociologia.

Orientadora: Christiane Machado Coêlho

---

Prof. Dra. Christiane Machado Coêlho  
Orientadora

---

Prof. Dra. Haydée Glória Cruz Caruso  
Examinadora  
(Universidade de Brasília)

Brasília – DF  
Julho de 2023

*À minha mãe, Rosimária, e ao meu pai, Rodrigo.*

## **Agradecimentos**

Quando nasci meus pais eram muito jovens e a vida que já não era fácil antes disso, com uma criança para sustentar tomou outras proporções. Eles despenderam todo o esforço possível trabalhando para que não faltasse o mínimo pra mim. Minha mãe, de camareira à governanta de um hotel de Brasília; meu pai, de motorista à supervisor de serviços gerais, se dedicaram a me ensinar sobre responsabilidade e a importância do trabalho, enquanto enfrentaram todos os dias a segregação e a mobilidade precária do Distrito Federal (DF). Mesmo sem compreender de início a ideia do curso de Ciências Sociais, vocês sempre se mostraram orgulhosos pela minha entrada no ensino superior e nunca me impediram ou reclamaram da minha escolha.

Mãe, obrigado por sempre ter sido tão forte. Mesmo acordando às 4h20 da manhã todos os dias da semana, distante da família e sozinha se adaptando a esta cidade, você se manteve firme. Obrigado por me ensinar sobre a responsabilidade, dedicação e excelência que precisávamos doar ao realizar qualquer tipo de atividade. Você sempre me inspirou e toda vez que penso na sua trajetória, eu me emociono.

Pai, obrigado por me explicar sobre todos os cantos do DF. Suas histórias das viagens madrugada adentro enquanto dirigia para o INCRA; nossas idas à Brazlândia ou ao Lago Paranoá; e as explicações sobre o Congresso Nacional, a Esplanada dos Ministérios e as rodovias que cortam a cidade. Obrigado por me buscar no metrô ou na parada todos os dias em que precisei voltar tarde da universidade. Você é uma das pessoas mais gentis que conheço, obrigado por sua simplicidade.

Agradeço a minha irmã Ana Beatriz, hoje com 10 anos de idade, que me ensinou sobre cuidado e sobre amor. Cuidar de você desde quando eu também era uma criança, enfrentar os ônibus e trajetos de Taguatinga à Samambaia enquanto carregávamos nossas mochilas grandes e a chuva caía, nos transformou em pessoas e irmãos ímpares. Não há ninguém que eu ame mais nesse mundo do que você, minha parceira desde bebê nas aventuras dessa vida.

Agradeço aos profissionais do Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF Codeplan), que com sua excelência marcaram a minha trajetória desde estagiário até pesquisador e profissional de pesquisa ao lado de vocês. Diga-se de passagem, que conseguir um estágio no curso de Ciências Sociais é um desafio pela falta de vagas e pelas oportunidades oferecidas durante a graduação.

À Elisete, Júlia e Rebeca obrigado por enxergarem em mim a oportunidade de colaborar com vocês e me escolherem como estagiário de pesquisas qualitativas em agosto de 2020, escolha que desde então alterou positivamente o curso da minha vida. Neste espaço tive o

privilégio de estar envolvido no planejamento e execução de algumas pesquisas incríveis, como o primeiro censo da população em situação de rua do Distrito Federal com as excelentes pesquisadoras Tatiana, Elisete e Mirella. Esta experiência estruturou o olhar que tenho como pesquisador hoje. Nossas reuniões com a Secretaria de Desenvolvimento Social (SEDES) para elaborar conceitos, instrumentos, metodologias e estratégias de campo, me ensinaram sobre qualidade, sensibilidade e cuidado.

Sou grato a Daienne Machado, diretora da nossa Diretoria de Estudos e Políticas Sociais, que, ao confiar no meu trabalho, me convidou para participar da equipe novamente, dessa vez não como estagiário e me deu ótimos conselhos e incentivos durante esses anos. À equipe do Gabinete da mesma diretoria, Jaqueline, Letícia e Leonardo, vocês são minha inspiração. Os desafios e os ensinamentos que tivemos juntos são imensuráveis. Obrigado por serem a primeira equipe que eu tive a oportunidade de trabalhar 40h semanais, com vocês, isso foi leve.

Agradeço às coordenadoras de pesquisa Tatiana, Júlia, Acsa, Marcela, Juliana e Francisca. Obrigado por tanto cuidado e paciência ao me orientar nas atividades e na vida. Marcela, obrigado por responder a todas as minhas perguntas ansiosas do processo de construção de uma Monografia. Aos meus colegas pesquisadores Letícia, Gustavo, Victor Hugo, Victor e Ana Vaz por sempre me perguntarem se eu estava bem em momentos difíceis, por me acompanharem nessa jornada e me orientarem como possível.

Agradeço também a Renata Florentino, Diretora de Estudos e Políticas Ambientais e Territoriais do IPEDF por topar conversar sobre minha pesquisa e fazer a gentileza de abrir portas para a entrevista com o deputado Fábio Félix. Por fim, agradeço a toda minha equipe por ser minha companhia diária e tornar meus dias tão reflexivos e felizes.

Agradeço a professora de geografia, Edijane Amaral, que no 2º ano do meu ensino médio com o seu projeto "Cerrado Vivo" despertou em mim através das aulas e das saídas de campo ainda mais curiosidade sobre Brasília. Visitar o Museu Vivo da Memória Candanga, a Praça dos Três Poderes, a Catedral, a Igrejinha, a Chapada Imperial e outros espaços desta cidade com certeza impactou meu interesse pelos estudos na sociologia urbana.

Agradeço ao Ricardo Festi, professor da Universidade de Brasília (UnB) e especialista em sociologia do trabalho, que comprou minhas ideias e me orientou em dois projetos de iniciação científica. Ao estar aberto a aceitar minha sugestão de levantarmos as Regiões Administrativas de moradia e de trabalho desses entregadores com certeza demos outras possibilidades para os estudos nessa área.

Agradeço ao grupo de pesquisa Mundo do Trabalho e Teoria Social coordenado pelo Festi, que em tantos debates me ajudou a aprofundar nas ideias da sociologia do trabalho. Um agradecimento especial a Sara, que nos encontramos na disciplina de Introdução à Ciência Política no primeiro semestre e desde então estivemos juntos nas ideias de pesquisa desde os camelôs na Rodoviária do Plano Piloto até a o trabalho com os entregadores de aplicativo. Obrigado pela parceria.

Agradeço à empresa júnior do curso de Ciências Sociais, a Socius, que me ensinou muito sobre pesquisa e gestão e me apresentou pessoas incríveis do curso. Dentre elas Wanessa, Thamires, Fábio Júnior, Lucas, Islaine, Aline, Marcos, Valentina, Daniel e Gabriel (o meu eterno tutor na disciplina de Estatística Aplicada, obrigado!)

Me faltam palavras para agradecer aos meus amigos que estão comigo desde o primeiro ano do ensino médio, em 2015. Obrigado por seguirem na minha vida desde então, por cada palavra de apoio, por cada encontro que me fazia ansioso para contar das minhas experiências. Vocês caminharam a cada passo e evolução junto comigo, me apoiando e lembrando o quanto eu merecia e podia ser feliz. O mundo desmoronou algumas vezes nos últimos 5 anos, mas vocês nunca me deixaram ser destruído nesse processo. Amanda, Beatriz, Giuliana, Vitória e William, vocês são minha luz! Não posso deixar de agradecer especialmente a Amanda, que foi minha principal parceria nesses últimos anos de UnB: querida, fomos nós dois por nós dois. Saber que te encontraria em muitos dias me deu forças. Nós caminhamos desde os sinais da QNL em Taguatinga Norte até a imensidão do campus Darcy Ribeiro. Estar com você em situações que tiraram tudo de mim me lembrava que o mundo não iria acabar e tudo daria certo. Obrigado por tanta paciência, carinho, parceria e preocupação. Ao William, que sempre leu meus textos escritos aleatoriamente com muita sensibilidade e amor, agradeço pela revisão excelente e cuidadosa desta Monografia.

Agradeço a Ana Clara, amiga que é um presente que a vida me deu e tem me permitido ser cada vez mais próximo ao passar dos anos. Nunca me esqueço da sua felicidade desde o primeiro dia em que sabemos que a UnB seria uma realidade para mim. Você sempre foi cuidadosa enquanto me incentivava no autoconhecimento, em projetos e conquistas. As tantas conversas sobre a nossa realidade periférica, nossas dificuldades sentimentais, intelectuais e físicas me lembravam que eu não estava sozinho nessa batalha. Obrigado por segurar a minha mão e ser uma amiga extraordinária em tantos momentos dentro da universidade e fora dela. Sem você essa estrada não teria sido tão satisfatória e segura. Obrigado por tanto.

Também deixo aqui meus sinceros agradecimentos a Nathália, uma amiga que a UnB me trouxe. Nossas madrugadas escutando os álbuns que nos aproximaram; nossas conversas desesperadas sobre relatórios finais da iniciação científica; e dentre outros momentos me fizeram muito feliz durante esses anos. Sou grato por ter te conhecido e ter você na minha vida.

Agradeço a outras pessoas que passaram na minha trajetória acadêmica nesses anos de universidade e agregaram muito, como a Shirley e a Ana Paula das Artes Cênicas.

Caminhando ao final, agradeço imensamente à minha orientadora Christiane Coêlho, por abraçar esta pesquisa desde do início, permanecendo confiante e animada enquanto me incentivava, trazia excelentes apontamentos e me observava como alguém com muito potencial. Nos últimos meses, frente aos momentos difíceis que passei, você abriu espaço de diálogo, tempo e cuidado. Obrigado pelas disciplinas maravilhosas que tive a oportunidade de frequentar nos meus últimos dois semestres na universidade, foi uma ótima maneira de finalizar a graduação.

Por fim, eu gostaria de agradecer a mim. Eu que tanto me coloquei para baixo e senti culpa e sensação de insuficiência em vários momentos, estou feliz com o meu processo. Muitas vezes me senti deslocado, “pouco inteligente” ou incapaz dentro dessa universidade. A primeira vez que entendi que a UnB não era um lugar parecido daquele de onde eu vinha e as distinções de raça, classe e território eram gritantes, jurei que não conseguiria chegar ao final. Frente aos atravessamentos de distância, dinheiro, dificuldades na aprendizagem e de recursos, eu dei o meu melhor. Minha criatividade possível e impossível foi colocada nos meus trabalhos desde o primeiro semestre. Sempre com muita coragem vivenciei todos esses dias, mesmo enquanto algumas pessoas tentaram me fazer pequeno e me machucaram por puro descuido e desrespeito. Apesar disso, hoje eu tenho a sensação de dever cumprido e tenho certeza que meu eu do passado está feliz e satisfeito ao me ver forte após todas as circunstâncias desses anos, principalmente desse último; para ele eu digo: eu sobrevivi.

## **Resumo**

A uberização do trabalho, fundada na negação de direitos, tem gerado impactos que reconfiguram o mundo do trabalho. Os entregadores de aplicativos, através de um autogerenciamento subordinado às empresas, sofrem com rendimentos incompatíveis aos seus esforços e são responsabilizados pelos riscos que esta atividade oferece. Sem vínculos, essas pessoas transitam e fazem estadia nos mais diversos espaços das cidades, como praças, árvores, estacionamentos, pontos de apoio – de diferentes qualidades, seja em espaços públicos ou privados. Considerando que a falta de um local de referência e de segurança também compõe a precarização do trabalho, o objetivo desta pesquisa foi identificar como ocorrem as dinâmicas de ocupação do espaço urbano por esses entregadores enquanto realizam as entregas. Dinâmicas sendo entendidas como: i) dinâmica da escolha dos locais de entrega; ii) dinâmicas no trânsito; e iii) dinâmicas dos locais de descanso e espera. Como metodologia foram utilizadas quatro estratégias, sendo elas: análise de 39 entrevistas semiestruturadas online com entregadores de aplicativo realizadas entre janeiro e fevereiro de 2021; entrevistas semiestruturadas com 11 entregadores em junho de 2023; entrevista com o deputado Fábio Félix, autor da lei dos pontos de apoio no Distrito Federal (DF); e visitas a três pontos de apoio localizados no DF. Os resultados demonstram que a Região Administrativa (RA) do Plano Piloto é o principal local de escolha para realização das entregas, mesmo que a maioria desses entregadores morem em RAs distantes. Os locais ocupados durante as entregas vão de árvores, calçadas e partes de trás de restaurantes aos pontos de apoio institucionalizados no DF. Essas escolhas estão sujeitas aos conflitos com moradores, donos de estabelecimentos e a oferta dos pontos de apoio. No trânsito é onde veem o maior risco para atividade, seguido da exposição à inseguranças e assaltos. Através dos depoimentos e da avaliação da literatura pertinente, pode-se perceber que, ao realizar seu trabalho, esses entregadores impactam na dinâmica dos espaços da cidade, assim como ela impacta nas estratégias construídas por eles. Portanto, é necessário estimular ações e espaços de novos pontos de apoio, das leis de trânsito e de conscientização da população, que garantam a dignidade desses sujeitos enquanto esperam, descansam e realizam entregas.

**Palavras-chaves:** trabalho; uberização; entregadores; espaço; cidade; e Brasília.



## **Abstract**

The uberization of work (or gig economy), based on the denial of rights, has generated impacts that reconfigure the world of work. Through self-management subordinated to companies, app delivery workers suffer from incomes incompatible with their efforts and are held responsible for the risks that this activity offers. Without ties, these people move and stay in the most diverse spaces of cities, such as squares, trees, parking lots, support points - of different qualities, whether in public or private spaces. Considering that the absence of a place of reference and security also makes up the precarization of work, the objective of this research was to identify how the dynamics of occupation of urban space by these couriers occur while making deliveries. Dynamics being understood as: i) dynamics of the choice of delivery locations; ii) dynamics in traffic; and iii) dynamics of resting and waiting places. Four strategies were used as methodology: analysis of 39 online semi-structured interviews with app deliverers conducted between January and February 2021; semi-structured interviews with 11 deliverers in June 2023; interview with Congressman Fábio Félix, author of the law on support points in the Distrito Federal (DF); and visits to three support points located in the DF. The results show that the Region Administrative (RA) of Plano Piloto is the main place of choice for deliveries, even though most of these deliverers live in distant RAs. The locations occupied during deliveries range from trees, sidewalks and the back of restaurants to institutionalized support points in the DF. These choices are affected by conflicts with residents, owners of establishments and the offer of support points. Traffic is where they see the biggest risk for the activity, followed by exposure to insecurity and assaults. Through the interviews and the analysis of the relevant literature, it can be seen that, in carrying out their work, these deliverers have an impact on the dynamics of the city's spaces, as well as on the strategies built by them. Therefore, it is necessary to stimulate actions and spaces for new support points, traffic laws and public awareness, which guarantee the dignity of these individuals while waiting, resting and making deliveries.

**Keywords:** gig economy; work; delivery; place; city; Brazil; and Brasília

## **Lista de imagens**

Imagem 1 - Ponto de apoio RA Plano Piloto (próximo ao Parque da Cidade)	58
Imagem 2 - Ponto de apoio da RA Lago Norte	60
Imagem 3 - iFood HUB localizado dentro do Shopping Iguatemi Brasília	61
Imagem 4 - iFood Pedal localizado na RA Águas Claras	63

## **Lista de mapas**

Mapa 1 - Distrito Federal e Regiões Administrativas	34
Mapa 2 - Distribuição dos entregadores de aplicativo por RA de moradia (Grupo A)	53
Mapa 3 - Distribuição das RAs por preferência para realização de entregas (Grupo A)	54

## **Lista de quadros**

Quadro 1 - Tipos de ponto de apoio segundo o iFood e suas funcionalidades	38
Quadro 2 - Resumo das estratégias de pesquisa	46

## **Lista de tabelas**

Tabela 1 - RA de moradia do grupo B e classificação do grupo de renda	53
---	----

## **Lista de abreviaturas e siglas**

CUT - Central Única dos Trabalhadores

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CLDF – Câmara Legislativa do Distrito Federal

CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal

DF - Distrito Federal

EPI – Equipamento de Proteção Individual

GDF - Governo do Distrito Federal

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEDF - Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal

NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil

PDAD - Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios

PED – Pesquisa de Emprego e Desemprego

PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

RA- Região Administrativa

SEMOB - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade

SCS – Setor Comercial Sul

TICS - Tecnologias da Informação e Comunicação

## Sumário

<b>Introdução .....</b>	<b>13</b>
<b>Capítulo 1 – A precarização atual do trabalho.....</b>	<b>15</b>
1.1 Trabalho como centralidade	15
1.2 Nova morfologia do trabalho	17
1.3 A influência neoliberal	18
1.4 A uberização do trabalho	19
1.5 Condições do trabalho em aplicativo	22
1.6 Breve perfil das pessoas que realizam entregas por aplicativo	24
<b>Capítulo 2 – Espaço, cidade e trabalho .....</b>	<b>26</b>
2.1 Sobre o espaço	26
2.2 Sobre as cidades	28
2.3 O contexto do Distrito Federal	34
2.4 Os entregadores no espaço e pontos de apoio no DF	37
2.5 O caso de Bogotá, na Colômbia e de Wuhan, na China	40
<b>Capítulo 3 – As dinâmicas dos entregadores de aplicativo no espaço urbano do Distrito Federal – Resultados .....</b>	<b>45</b>
3.1 Estratégias de pesquisa	46
3.2 Os desafios das entrevistas	49
3.3 Segregação no Distrito Federal e preferência pelo Plano Piloto	52
3.4 Pontos de apoio, ruas, calçadas, praças...	56
3.5 Profissão perigo: trajetos e segurança	65
3.6 Importância de repensar a cidade frente à uberização do trabalho e outras reflexões	67
<b>Considerações finais .....</b>	<b>71</b>
<b>Referências bibliográficas .....</b>	<b>74</b>
<b>Apêndices.....</b>	<b>78</b>
Apêndice A – Roteiro de entrevista semiestruturada – Deputado Fábio Félix	78
Apêndice B - Roteiro de entrevista semiestruturada - Entregadores de aplicativo	79
Apêndice C – Roteiro de entrevista para segurança do ponto de apoio	80
Apêndice D - Termo de autorização e confidencialidade para a realização das entrevistas	81

## Introdução

Nos últimos anos a adesão ao trabalho por aplicativo cresceu e inseriu essa atividade no cotidiano da realidade social. Os estudos sobre as condições do mesmo vêm crescendo igualmente, afinal este é um modo de trabalho inovador e com consequências inesperadas. As pesquisas tratam principalmente sobre as condições desse trabalho impostas pelas plataformas e gerenciadas pelos algoritmos (ABILIO, 2019, 2020a, 2020b; ANTUNES, 2020; CUT, 2021).

No entanto, pouco tem se falado sobre os aspectos dos espaços em que acontecem esse tipo de trabalho, que não possui um lócus específico. Certamente há diversos trabalhos que ocorrem em trânsito ou disperso no espaço há muito tempo, como os camelôs (PENG, 2023) e os próprios *motoboys* que já realizavam o serviço de entregas antes do surgimento das plataformas digitais (MIRANDA; FIALHO, 2014). Porém, a condição da uberização é inédita e por isso é interessante e necessário investigar como este tipo de trabalho se conecta com o espaço urbano, considerando que esta forma de trabalho contemporânea trata o lucro como objetivo principal em detrimento de um fomento eficaz para a manutenção da qualidade de vida no trabalho.

Nesse sentido, o problema de pesquisa investigado nesta Monografia diz respeito às interações, problemáticas, conflitos e precariedade que surgem no momento em que um entregador<sup>1</sup> de aplicativo precisa estar e ocupar a cidade. Assim, o objetivo da pesquisa foi identificar como ocorrem as dinâmicas de ocupação do espaço urbano por esses trabalhadores enquanto realizam suas entregas. Qualificando a relação desses sujeitos com os espaços ocupados na cidade e identificando neste processo elementos que constituem a precarização do trabalho desta categoria. Aqui, a cidade é considerada como um espaço que provoca padrões e também é permeada e alterada pela organização do trabalho, por isso esta Monografia está no entrecruzamento da sociologia do trabalho e da sociologia urbana.

Para alcançar estes objetivos foram utilizadas algumas estratégias de pesquisa, sendo elas: a análise dos microdados de 39 entrevistas online semiestruturadas realizadas com os entregadores de aplicativo em 2021; realização de 11 entrevistas online semiestruturadas através do aplicativo de mensagens *whatsapp* em 2023; entrevista com o deputado alinhado à pauta da defesa dos direitos dos trabalhadores de aplicativo, Fábio Félix; e de visitas ao campo, especificamente aos pontos de apoio, locais construídos para descanso dos entregadores.

---

<sup>1</sup> O termo entregador é utilizado no masculino durante este texto pois de acordo com as pesquisas, as pessoas que realizam o trabalho de entregas por aplicativo são majoritariamente do sexo masculino.

Cabe ressaltar que neste trabalho foram considerados apenas os entregadores que realizam entregas por aplicativo, os *motoboys* e *bikeboys*, e não entraram no recorte da pesquisa os *motoboys* que possuem vínculos fixos com estabelecimentos comerciais. Assim como não são contemplados aqui os motoristas de aplicativo, que realizam o transporte de passageiros por mediação dos aplicativos.

Para descrição dos resultados e da revisão de literatura pertinente que ajudam a embasá-los, o documento está organizado em três capítulos. Primeiro, é discutido como o trabalho na condição de uma atividade inerente aos seres humanos caminhou até a precarização presenciada hoje. Neste capítulo são mobilizadas literaturas que discorrem sobre os impactos das transformações nos modos de produção e nas influências das ideias neoliberais nas condições em que os trabalhadores são colocados atualmente. São explicados os conceitos que versam sobre a uberização do trabalho, onde estão inseridos os sujeitos trabalhados nesta pesquisa e um breve perfil e condições das atividades dos mesmos.

Depois, no segundo capítulo, o trabalho se conecta ao espaço e a cidade. Neste momento os autores são mobilizados dentro da sociologia urbana para tratar da influência e da organização da economia e da divisão do trabalho na criação e disposição das cidades. Além disso, é tratado o papel significativo das cidades na constituição de padrões sociais, assim como das interações e relações que surgem dentro desse espaço e constroem significados e padrões. Também é descrito o contexto específico do Distrito Federal, levando em conta os ideais modernistas de seu planejamento, que contextualiza onde e como ocorre o trabalho em aplicativo no espaço urbano do DF. Juntamente a exemplos de outras cidades do mundo, será percebido como o trabalho por aplicativo impacta e entra em conflito com a organização da cidade.

Por fim, no cerne dessa Monografia, encontra-se a descrição dos resultados atingidos com as entrevistas e as visitas ao campo. São descritas as dinâmicas em que os entregadores se desenvolvem ao escolher os locais de entrega. A partir da discussão da bibliografia e dos resultados encontrados, será percebido os impactos do trabalho por aplicativo na cidade. E também nos impactos da cidade nesta atividade. Serão descritas as condições que os trabalhadores são postos durante a realização das entregas, no espaço físico, enfrentando conflitos com os mais diversos agentes da cidade, sejam equipamentos comerciais, dos moradores, da organização da cidade e do governo.

## Capítulo 1 – A precarização atual do trabalho

Este capítulo pretende analisar as questões do trabalho na sociedade contemporânea e os impactos de sua precarização nas condições de vida da população. O objetivo aqui é contextualizar os sujeitos desta pesquisa no mundo trabalho, suas condições e problemáticas, que enfrentam consequências de uma série de valores construídos historicamente que permitem a precarização do trabalho vivenciada hoje. Para tratar dessas temáticas, são mobilizados autores como Ricardo Antunes, que trata das condições de precarização do trabalho, até Ludmila Abílio que discorre especificamente sobre os processos de uberização do trabalho.

### 1.1 Trabalho como centralidade

O trabalho é uma atividade central na vida dos seres humanos, como diz Robert Castel (1998 *apud* ANTUNES, 2005). Ao abarcar os mais diversos tipos de atividades, relações e funções, o ato de trabalhar, seja ele formal, informal, precário, regularizado e dentre outras adjetivações, organiza a vida social. Ricardo Antunes (2005) entende que o trabalho é onde o ser social imprime sua consciência ao realizar a dupla transformação de transformar a natureza e permitir que ela também o transforme.

Segundo Antunes (2005), o trabalho é condição fundamental da existência dos seres humanos e o autor o classifica em duas categorias: trabalho concreto e trabalho abstrato. O primeiro se refere à produção de coisas úteis e necessárias para sobrevivência, principalmente através da ação na natureza. Já o abstrato, trata do uso da força produtiva física ou intelectual para produções voltadas ao mundo das mercadorias e para a valorização do capital (ANTUNES, 2005).

Adicionado a isso, o sociólogo entende que o trabalho é uma categoria dual, como por exemplo: pode significar criação ou infelicidade ou pode ser uma atividade vital ou que gere escravização. Nisso, vale ressaltar o que Castel (1998 *apud* ANTUNES, 2005) informa, que exercendo influência em níveis psicológicos, culturais e simbólicos e que, mesmo sendo uma atividade vital para humanidade, resumir uma vida ao trabalho é alienante e aprisionador.

Divergindo de um trabalho concreto e indissociável para a produção do ser social, o trabalho na sociedade capitalista torna-se um meio e não uma atividade natural da realização humana (ANTUNES, 2005). O ser social dessa vez está dissociado do produto, que o é estranho e alheio, como pensa Karl Marx:

O estranhamento do trabalhador em seu objeto se expressa, pelas leis nacional-econômicas, em que quanto mais o trabalhador produz, menos tem para consumir; que quanto mais valores cria, mais sem-valor e indigno ele se torna; quanto mais bem formado o seu produto, tanto mais deformado ele fica; quanto mais civilizado seu objeto, mais bárbaro o trabalhador se torna; quanto mais rico de espírito o trabalho, mais pobre de espírito e servo da natureza se torna o trabalhador. (MARX, 2004, p.79 *apud* ANTUNES, 2005, p.70)

Nessas circunstâncias a satisfação no trabalho não é prioridade, é consequência para alguns setores privilegiados. O trabalho acontece de forma obrigatória, não supre necessariamente aquilo que está faltando ou necessitando o indivíduo, e tornou-se um meio para satisfazer as necessidades externas àqueles que estão produzindo. Segundo Antunes, “a relação social estabelecida entre os seres sociais adquire a forma de uma relação entre coisas; entre produtos” (2005, p.72).

Fez-se a necessidade então de diferenciar trabalho (*work*) de labor, onde o primeiro está associado ao trabalho concreto descrito acima, que satisfaz as necessidades básicas e úteis do ser social. E o labor é o trabalho na lógica do capital, na dimensão abstrata descrita acima, é alienado e sem significados mais humanos e sociais (Antunes, 2005). Neste trabalho, a categoria mais adequada aos comentários sobre o objeto de estudo é o labor.

Antunes traz um exemplo para demonstrar a produção de valor, do mais-valor, em atividades que não são um produto em si, que é o caso do transporte no setor de serviços. Em tese o deslocamento em si não é um produto, mas a indústria passa a vendê-lo como um e essa lógica implica também em mais valor adicionado ao que está sendo transportado. Portanto, a produção do valor acontece também no processo de circulação, caracterizada então como uma produção imaterial para sustentar a produção material – nesta lógica irá se encaixar também, de certa forma, o trabalho por plataforma digitais descrito mais à frente. Esse e dentre outros exemplos, surgem para a afirmação do autor que o momento de produção atual se volta cada vez mais para o imaterial, em atividades que por si só não geram algo:

Estamos presenciando o advento de novas formas de extração do mais-valor também nas esferas da produção não material ou imaterial, espaço por excelência dos serviços que foram privatizados durante a longa fase da vigência do neoliberalismo (2005, p.46)

Para Antunes, o trabalho deveria emancipar e transformar o indivíduo e não provocar infelicidade e alienação. Cada vez mais distante dos trabalhadores e expandindo a produção imaterial sem sentidos para aqueles que produzem, o trabalho se distancia de sua condição natural. Com estas informações em mente, cabe aprofundar as condições dessa precarização e seus impactos no proletariado que surge deste processo.



## 1.2 Nova morfologia do trabalho

Segundo Antunes (2005) o trabalho informal acontece na forma de “contratos temporários, sem estabilidade, sem registro de carteira, trabalhando dentro ou fora do espaço produtivo das empresas, atividades instáveis ou temporárias, ou sob a ameaça direta de desemprego” (Antunes, 2005, p.72). Enquanto, se configura em paralelo e ao mesmo tempo, uma nova morfologia do trabalho na contemporaneidade:

a sociedade capitalista moderna vem ampliando enormemente o contingente de homens e mulheres terceirizados, subcontratados, *part-time*, que exercem trabalhos temporários, entre tantas outras formas assemelhadas de informalização do trabalho, que proliferam em todas as partes do mundo. (ANTUNES, 2005, p.17)

Para o autor, a classe trabalhadora tem se fragmentado e se complexificado ainda mais. De um lado, trabalhadores que têm habilidades intelectuais da era informacional operam, por exemplo, abstrações numéricas e utilizam mais a dimensão intelectual da força de trabalho do que a física, com destaque para o caráter polivalente dessas atividades. Do outro lado está a massa de trabalhadores precarizados que estão em trabalhos instáveis, parciais, temporários ou mesmo desempregados estruturalmente sem qualificação e instrução (ANTUNES, 2005).

Reforçando a ideia anos depois, Antunes (2020) entende que o modelo industrial de trabalho, baseado no fordismo e taylorismo, diminui no mundo, mas as máquinas não estão acabando e na verdade dão lugar para o proletariado da era digital. Diminuem os proletários da lógica taylorista e fordista e aumentam os trabalhadores e trabalhadoras no setor de serviços, na agroindústria e na indústria. Nesta situação as máquinas não estão necessariamente tomando os lugares do trabalho humano - como pensado por alguns teóricos (Antunes, 2020), elas estão na verdade criando um novo tipo de proletariado. Com a diversidade das Tecnologias da Informação e Comunicação (TICS), surgem incontáveis possibilidades de prestação de serviços.

Então, somado ao aumento exponencial de trabalhadores e trabalhadoras no setor de serviços, esse contexto provoca o surgimento do “escravo digital”, o qual se encontra num contrato zero hora, ou seja, sem contrato formal, sem perspectivas de horas trabalhadas e de quando haverá demanda. Fazendo com que, quando a mesma surja, os trabalhadores e trabalhadoras estejam à prontidão para obedecer ao trabalho intermitente (ANTUNES, 2020).

Nesta nova organização do capitalismo, a precarização e a informalidade são os princípios: o trabalho deve ser fundamentalmente flexível, sem definição de jornadas, sem local

de trabalho específico, sem garantia/e estabilidade de remuneração e sem garantia de direitos. Assim, o capitalismo em um momento crescente da dominação das tecnologias da informação aprimora seus modos de dominação. Antunes explica que:

Sob o comando e a hegemonia do capital financeiro as empresas buscam garantir seus altos lucros exigindo e transferindo aos trabalhadores e trabalhadoras a pressão pela maximização do tempo, pelas altas taxas de produtividade, pela redução dos custos, como os relativos à força de trabalho, além de exigir a flexibilização dos contratos de trabalho (ANTUNES, 2020, p.33).

Ainda segundo o autor, no caso dos aplicativos, estes facilitam a disponibilidade perpétua para o trabalho, deixando dessa forma as corporações invisíveis. Os direitos conquistados ao longo das lutas por direitos trabalhistas deixam aos poucos de existir, ou se tornam flexíveis, e abrem espaço para a precariedade. Segundo ele, as pessoas vão oscilar entre o desemprego ou o privilégio da servidão, uma vez que cada vez menos pessoas estarão assalariadas (ANTUNES, 2020).

Por fim, a tríade da terceirização, informalidade e flexibilidade é como um slogan para os capitais e fundamenta o trabalho uberizado: “o trabalho *online* fez desmoronar a separação entre o tempo de vida no trabalho e fora dele, floresce uma nova modalidade laborativa que combina mundo digital com sujeição completa ao ideário e à pragmática das corporações.” (ANTUNES, 2020, p.39). Como fachada para esconder as problemáticas e atrair aqueles que, afetados com problemas sociais estruturais, estão em busca de emprego, surge a ideia do empreendedorismo como uma oferta tentadora para o controle do próprio trabalho e da própria renda.

### **1.3 A influência neoliberal**

O terreno que possibilita - ou ao menos alavanca - à classe trabalhadora e os tipos de trabalho digitais tão em voga atualmente, é o advento do neoliberalismo no mundo. Segundo Saad Filho (2015) podemos pensar o neoliberalismo em duas fases, a primeira, de transição, necessita da forte intervenção do Estado para instaurar uma nova lógica transnacional do capital e para que as instituições estejam envolvidas nesse novo quadro. Depois, no neoliberalismo maduro é o momento de estabelecer essa lógica nas relações sociais e políticas com objetivos de moldar o sujeito com a mentalidade neoliberal, o autor diz que a segunda fase

se concentra na estabilização das relações sociais impostas no período anterior, na consolidação do controle do setor financeiro sobre a alocação de recursos, no

gerenciamento pelo Estado da nova modalidade de integração internacional da produção, e na introdução de políticas sociais especificamente neoliberais tanto para gerenciar as privações criadas pelo neoliberalismo, como para reconstituir os sujeitos sociais em linhas neoliberais. (SAAD FILHO, 2015, p.63).

Assim, em uma lógica de compreensão do espaço-tempo, do fomento ao setor de serviços, da redução do emprego regular e do aumento do trabalho parcial subcontratado e de temporário, a estética pós-moderna é de instabilidade, mais lucro e mais desregulamentação (HARVEY, 2008).

Segundo Mendonça (2004), o objetivo dessa nova estrutura foi enfraquecer os sindicatos que se mobilizavam em prol da superação das crises e facilitar a implementação de salários mais baixos, da precarização das relações de trabalho e da redução dos deveres para com os trabalhadores da empresa. De acordo com a autora, uma das tendências para se alinhar as ideias de aumento rápido do lucro, por exemplo, foi a ideia do trabalhador polivalente que poderia fazer muitas coisas ao mesmo tempo e sozinho sem uma equipe, situação a qual gerou um grande desemprego (MENDONÇA, 2004).

Outro fator em decorrência do avanço tecnológico foi a possibilidade das empresas descentralizarem o processo produtivo e transferirem as etapas para vários países. Logo, ocasionou-se uma flexibilização das relações de trabalho devido a esse novo arranjo, com a introdução de novas formas de relações e contratos de trabalho, alterando por completo a vida da classe trabalhadora. Com isso, a terceirização avançou e a quebra de contratos que antes sustentavam os direitos trabalhistas também. Desta forma, o trabalho parcial e temporário, sem a preservação de direitos, vira regra (MENDONÇA, 2004).

Com estas condições postas, do avanço das TICS, do declínio do modelo industrial fordista, dos ideais neoliberais infiltrando as relações trabalhistas enquanto o trabalho informal cresce, o terreno propício para a consolidação do que hoje se entende por uberização é criado.

#### **1.4 A uberização do trabalho**

Ludmilla Abílio (2019) compreende que a uberização surge a partir da convergência de processos de modificação do Estado, do aprimoramento do algoritmo e da forma como o empreendedorismo é incorporado à subjetividade. Este fenômeno não surge com a empresa Uber<sup>2</sup>, mas toma uma proporção maior de visibilidade a partir da entrada desta empresa no

---

<sup>2</sup> Segundo o próprio site, a Uber se descreve como “uma empresa de tecnologia que faz a ponte entre o mundo físico e o digital, para que o movimento aconteça com o simples toque de um botão. [...] Começamos com as viagens de carro pelo app e depois expandimos para incluir serviços de duas rodas e até chegarmos a entregar

mercado. A uberização pode perpassar ocupações com diferentes níveis de escolaridade, condições e remuneração e em qualquer setor da economia, afinal o mote é organizar e controlar estas atividades de uma outra forma, que no caso afeta qualitativamente as dinâmicas do trabalho. A plataformização das atividades pode ser um resultado da uberização, enquanto também abre um novo estágio dessa forma de precarização (ABÍLIO, 2019).

A autora descreve a uberização como situações que tornam o trabalho informal, onde os riscos e gastos da profissão são transferidos para os trabalhadores com legitimidade do próprio aparelho estatal que tem eliminado garantias legais aos trabalhadores, situação que favorece a flexibilização. As responsabilizações e garantia da segurança e qualidade de vida no trabalho, antes amparadas por contratos e leis, nessa dinâmica são transferidas ao trabalhador. Na flexibilização se desenvolve a exploração dos trabalhadores, como ela afirma:

Nessa condição de quem adere e não mais é contratado, o trabalhador uberizado encontra-se inteiramente desprovido de garantias, direitos ou segurança associados ao trabalho; arca com riscos e custos de sua atividade; está disponível ao trabalho e é recrutado e remunerado sob novas lógicas. (ABÍLIO, 2019, p.2)

Não obstante, com a uberização é possível fortalecer a narrativa do empreendedorismo. Então, como fachada para esconder as problemáticas e atrair aqueles que, afetados com problemas sociais estruturais, estão em busca de emprego, surge a ideia do empreendedorismo como uma oferta tentadora para o controle do próprio trabalho e da própria renda. Abílio (2020a) segue na discussão aprofundando e desmistificando o conceito do empreendedorismo nos trabalhos em aplicativo como uma ideia de ascensão, autônoma e vantajosa tal como é vendida. É contra argumentando com essa ideia que a autora desenvolve o conceito que denomina como autogerenciamento subordinado.

Para Abílio, quem adere ao “gerenciamento de si” está na verdade sendo controlado por novos meios e novas lógicas automatizadas que operam em “dimensões gigantescas de extração e processamento de dados” (ABÍLIO, 2019, p.2). Portanto, a empresa não é uma mediadora entre fornecedores de mercadorias e entregadores como se propõe, a questão é que os modos de controle não são facilmente mapeados. Por isso, o gerenciamento de si está em um limbo entre controle e vigilância.

---

mercadorias com caminhões articulados.” (UBER, 2023). Disponível em:<[https://www.uber.com/br/pt-br/about/?ad\\_id=617272361180&campaign\\_id=18092255756&kw=uber&kwid=kwd-12633382&uclid=ea7cd4fc-9048-4099-8655-c2e40ede3414&utm\\_campaign=CM2198943-search-google-brand-25-99-BR-National-o-d-web-acq-cpc-pt-T1-Generic-BM-uber-kwd-12633382-617272361180-139842103186\\_b\\_c&utm\\_source=AdWords\\_Brand](https://www.uber.com/br/pt-br/about/?ad_id=617272361180&campaign_id=18092255756&kw=uber&kwid=kwd-12633382&uclid=ea7cd4fc-9048-4099-8655-c2e40ede3414&utm_campaign=CM2198943-search-google-brand-25-99-BR-National-o-d-web-acq-cpc-pt-T1-Generic-BM-uber-kwd-12633382-617272361180-139842103186_b_c&utm_source=AdWords_Brand)>. Acesso em 19 de jul. de 2023.

Nesse sentido, o gerenciamento de si é na verdade um autogerenciamento subordinado à empresa na forma do algoritmo: o gerenciamento do próprio trabalho é terceirizado para o próprio trabalhador, onde o mesmo traça suas próprias estratégias para sobreviver e gerenciar seu espaço-tempo. Sua sagacidade e conhecimentos passam a ser utilizados de maneira privada para a própria produtividade. A lógica do autogerenciamento faz com que o indivíduo passe então a criar metas para si, como o quanto precisa ganhar por dia e não o quanto de horas precisa trabalhar, fato incontornável já que a distribuição da demanda está no controle da empresa: “ele não só não tem garantias como não há previsibilidade sobre sua carga de trabalho” (ABÍLIO, 2019, p.7).

Nesse sentido, ela afirma que não é possível admitir essas empresas como mediadoras, existe um controle e gerenciamento independente das pessoas que utilizam a plataforma, a questão chave é que o mapeamento e fiscalização desse controle é mais difícil de reconhecer. A autora elenca dois pontos para afirmar sua tese: o primeiro é que o valor tanto para quem usa os serviços quanto para aqueles que oferecem é definido pelas empresas. Depois, não menos importante, é a empresa que faz a distribuição lógica das rotas de entrega desse trabalho sem esclarecer os critérios que norteiam essa organização.

Ainda na discussão do empreendedor, Pierre Dardot e Christian Laval (2016) discorrem que o avanço do neoliberalismo no mundo implica também na dimensão subjetiva dos trabalhadores, resultando no surgimento de um sujeito neoliberal<sup>3</sup>. Se antes o trabalho permitia a separação das demais áreas da vida, agora a lógica é criar “um ser cuja subjetividade deve estar inteiramente envolvida na atividade que se exige que ele cumpra” (DARDOT & LAVAL, 2016, p.327).

O modelo empresarial cria então formas de capturar a subjetividade dos trabalhadores, utilizando-se dos desejos pessoais, do sistema de valores em voga (meritocracia) e da lógica de promoção na estrutura produtiva. O fazem trabalhar para si mesmos, maximizar o próprio

---

<sup>3</sup> “O momento neoliberal caracteriza-se por uma homogeneização do discurso do homem em torno da figura da empresa. Essa nova figura do sujeito opera uma unificação sem precedentes das formas plurais da subjetividade que a democracia liberal permitiu que se conservassem e das quais sabia aproveitar-se para perpetuar sua existência. A partir de então, diversas técnicas contribuem para a fabricação desse novo sujeito unitário, que chamaremos indiferentemente de “sujeito empresarial”, “sujeito neoliberal” ou, simplesmente, *neossujeito*. [...] Trata-se agora de governar um ser cuja subjetividade deve estar inteiramente envolvida na atividade que se exige que ele cumpra. Para isso, deve-se reconhecer nele a parte irredutível do desejo que o constitui. Trata-se de ver nele o sujeito ativo que deve participar inteiramente, engajar-se plenamente, entregar-se por completo a sua atividade profissional. O sujeito unitário é o sujeito do envolvimento total de si mesmo. [...] Ele deve trabalhar para sua própria eficácia, para a intensificação de seu esforço, como se essa conduta viesse dele próprio, como se esta lhe fosse comandada de dentro por uma ordem imperiosa de seu próprio desejo, à qual ele não pode resistir.” (DARDOT & LAVAL, 2016, p.321)

trabalho, investir em si e arcar com os riscos individualmente quando, na verdade, fazem tudo isso a partir da influência dos desígnios empresariais, camuflados atrás de burocracias, divisões e aplicativos.

O trabalho uberizado pode ser usado como fachada - e como uma falsa solução, para esconder as falhas estruturais da organização social. Então, um modo de vida já precarizado, de desemprego, de marginalização e periferização e de outros atravessamentos sociais é aproveitado pela máquina da uberização. Segundo Abílio (2020b), o modo de vida periférico do Sul Global está condicionado para ser utilizado como laboratório dessa precarização do trabalho:

A categoria Sul sintetiza o trabalho socialmente invisível, recorrentemente associado às margens do desenvolvimento e à descartabilidade social, historicamente associado aos negros e, mais especificamente, às mulheres negras. No Brasil, estas se encontram na base da pirâmide social, nas ocupações de mais baixa remuneração, no trabalho informal e no emprego doméstico. O movimento de dispersão e centralização traz consigo o espraiamento de características tipicamente periféricas do trabalho que, entretanto, estão subordinadas a novos modos e ganham novas visibilidades. (ABÍLIO, 2020b, p.18)

A partir dos expostos acima, o próximo tópico aproxima a discussão especificamente para as plataformas digitais, ou mais popularmente dos aplicativos, que gerenciam o processo de circulação de mercadorias e/ou pessoas, de um estabelecimento ao consumo do cliente ou de um espaço ao outro. Este trabalho foca apenas nos aplicativos que realizam entregas de mercadorias e alimentos.

### **1.5 Condições do trabalho em aplicativo**

Como dito anteriormente, a uberização está em diferentes níveis e esferas de ocupação. Neste diálogo, o funil construído desde o início do capítulo sobre o significado do trabalho, a precarização do mesmo com elementos neoliberais e de um autogerenciamento que não existe, chega finalmente nas condições específicas de precarização dentro das plataformas digitais que fazem a mediação de entrega de mercadorias e alimentos.

Antes de tratar dos entregadores de aplicativo e das condições que enfrentam nas plataformas digitais, é importante fazer um retrospecto da trajetória da profissão de *motoboy* no Brasil. Segundo Miranda e Fialho (2014), os motoboys surgem da variação do *office-boy* na década de 1980. Na perspectiva da otimização do tempo na modernidade, o trabalho dos *office-boys* – pessoas que transportavam documentos, correspondências e outras mensagens, passou a não suprir as expectativas da supressão do tempo que ocorria nas metrópoles, junto às

dificuldades decorrentes do crescente aumento de carros no trânsito. Exigindo mais rapidez e eficácia, os *motoboys* surgem para equacionar o grande tempo gasto anteriormente.

Ainda segundo os autores, a profissão *motoboy* surge no escopo da precariedade, pois já na Constituição Federal de 1988 estes são inseridos como terceirizados. Na relação empregado e empresários no frete realizado por moto, o que tem sido exigido desde início é o maior cumprimento de demandas e completa redução dos custos. Portanto, os autores entendem que o ofício de *motoboy* compreende: “a informalidade e precarização da atividade, a ausência de qualificação profissional e a demanda pela realização das entregas e serviços em um curto período de tempo.” (MIRANDA, FIALHO, 2014, p.6).

Com o advento das plataformas digitais e na possibilidade de estabelecimentos aderirem a parcerias rentáveis como com a *Ifood*, por exemplo, para alguns motoboys não houve a possibilidade de escolha a não ser aderir à plataforma digital, que intensifica a relação precária dita acima. A mediação através dos aplicativos viria a se tornar a regra. Segundo Abílio (2020a) os trabalhadores aderem às plataformas digitais sem nenhuma garantia de quanto será sua remuneração, da força e do tempo despendido para realização do trabalho. Como não terá controle sobre as regras de demandas do aplicativo, precisa estabelecer várias estratégias para que consiga prever mais ou menos uma renda: como definir seus próprios dias e horários - e estendê-los a fim de garantir o mínimo do dia/semana/mês ou para ganhar um bônus; correr o maior risco em dias de chuva, onde o valor da corrida aumenta frente ao perigo; escolher localidades na cidade que podem trazer mais benefícios e os caminhos que percorrem entre as entregas, tornando-os o mais eficazes e rápidos o possível.

Em suma, centenas de trabalhadores passam diariamente por situações árduas: desde indefinido tempo de trabalho; incerteza do ganho do dia/mês por esse estar no controle de oferta e demanda da empresa; necessidade de manutenção do seu próprio meio de transporte e de sua saúde; falta de especialização e mecanização das atividades; bloqueios inexplicáveis; ansiedade e competitividade induzida pela necessidade de produção; até a não garantia de direitos em vista que não se encaixam na Consolidação da Lei do Trabalho (CLT), pois não são considerados empregados das empresas às quais prestam serviços.

O gerenciamento do trabalho nestes casos está com os próprios trabalhadores, os custos da empresa são eliminados e arcados por eles em equipamentos, celulares, planos de internet, manutenção e/ou aluguel do transporte e dentre outros cuidados. Abílio disserta que a liberdade vendida na duração da jornada e no local de escolhas de trabalho não reduz a jornada de

trabalho, pelo contrário, aumenta para suprir as regras do aplicativo e garantir uma renda mínima (ABÍLIO, 2020a).

O que acontece à plena visibilidade é a eliminação dos mecanismos de proteção do trabalhador e a anulação dos limites das jornadas de trabalho. Há um encontro entre o gerenciamento da empresa e o autogerenciamento subordinado do trabalhador: a empresa organiza a distribuição da oferta pelo espaço, ao mesmo tempo que tem de contar com as decisões do próprio trabalhador sobre seu deslocamento e engajamento nas tarefas ofertadas (ABÍLIO, 2020a).

Para além desses aspectos, os entregadores, que realizam as entregas de alimentos e mercadorias que possam ser transportadas em uma moto/bicicleta, estão em constante movimento dentro da cidade. Esse é um movimento intenso e rápido já que a raiz do trabalho em aplicativo pressupõe a supressão do espaço-tempo. Então, sem um espaço específico para descanso ou pausas, e realizando entregas em trânsito, é válido também qualificar essas ocorrências no espaço, descritas melhor no capítulo 2.

O documento Termos e condições de uso iFood para entregadores<sup>4</sup> deixa claro que a relação com a empresa é de parceria e o entregador atua de forma independente, onde a entrega é responsabilidade completa do mesmo, que é livre para fazê-las no momento em que quiser e onde preferir. Em um dos subtítulos, fica claro a relação precarizada de empresa-trabalhador: “Não há vínculo empregatício! A relação aqui é cível e comercial.” (IFOOD, 2022, p.5). Dentre as obrigações do parceiro, está a utilização de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) que devem ser compradas e mantidas pelo próprio entregador, assim como a responsabilização por multas e processos judiciais. Por fim, o documento não tem direcionamentos ou treinamentos para boas práticas, redução de riscos e proteção nos locais de entrega ou cuidado com a saúde, alimentação e excessos que possam ser perigosos.

## **1.6 Breve perfil das pessoas que realizam entregas por aplicativo**

Mas quem são as trabalhadoras e os trabalhadores que compõem essa categoria? A Aliança Bike (2019) tenta jogar luz sobre esse grupo. Segundo pesquisa realizada em São Paulo com *bikeboys* - derivação dos *motoboy*s que fazem entregas com bicicleta, demarca-se que o típico entregador de aplicativo “é brasileiro, homem, negro, entre 18 e 22 anos de idade e com ensino médio completo, que estava desempregado e agora trabalha todos os dias da semana, de

---

<sup>4</sup> Termos e condições de uso iFood para entregadores. Portal do entregador, 2022. Disponível em: <<https://entregador.ifood.com.br/termos-e-condicoes-de-uso-2/>>. Acesso em 18 de junho de 2023.



9 a 10 horas por dia, com ganho médio mensal de R\$ 992,00.” (ALIANÇA BIKE, 2019, p.6). Os dados da pesquisa exploratória realizada com 270 entregadores em junho de 2019 mostraram que 59% teve como motivação para começar a trabalhar de aplicativo o desemprego, 75% deles possuía até 27 anos, são 71% negros, 40% tem o ensino fundamental completo, 53% tem o ensino médio completo, 95% trabalham até 13 horas e 37 minutos por dia.

Já Lapa (2021), em relatório sobre os entregadores de aplicativo na pandemia da COVID-19 com dados gerados a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD-Covid/IBGE), demonstra que essa categoria é composta por 94,94% homens, sendo que deles são 59,22% negros (pretos e pardos) e possuem principalmente ensino médio completo (48%), seguido de fundamental incompleto (16,90%) e médio incompleto (14,58%).

Na pesquisa realizada no Distrito Federal, descobriu-se que 92% dos entregadores de aplicativo são homens, 68% são negros (pretos e pardos) e apenas 24% são brancos. Sobre a escolaridade, 48,06% segue com o ensino médio completo, seguido de 16,9% com o fundamental incompleto e médio incompleto com 14,58% (CUT, 2023). É válido ressaltar que esses trabalhadores residem principalmente nas regiões administrativas com renda *per capita* abaixo de R \$1.329,00 - tendo em vista que no DF o rendimento médio é de R \$3.001,50 *per capita* (CODEPLAN, 2022).

A maior parte desses trabalhadores realizam entregas de motocicleta (89%) e as suas jornadas de trabalho podem variar de 24,5h até 114h semanais, o que resulta em uma mediana de 66h semanais trabalhadas. Outro dado importante é o salário líquido desses sujeitos, que descontados os gastos com equipamentos de manutenção, combustível, seguro e outros, chega na mediana de R\$ 1.237,50. Pela divergência na quantidade de horas e dias trabalhados, a solução encontrada para deixar o dado mais comunicável e claro, foi realizar o cálculo por valor da hora trabalhada, que se converteu em R\$ 5,03 por hora trabalhada (líquido) (CUT, 2023).

Frente às discussões acima da contextualização das influências das plataformas digitais no mundo contemporâneo do trabalho e de onde estão inseridos os entregadores de aplicativo estudados aqui, o próximo capítulo trata dos conceitos de espaço e cidade, que se interpenetram com essas configurações do mundo trabalho. Por isso, a seguir será contextualizado o pano de fundo dos locais e espaços onde as entregas por aplicativo acontecem.

## **Capítulo 2 – Espaço, cidade e trabalho**

O espaço e a cidade são essenciais para compreender a organização da sociedade, portanto, as leituras realizadas para a construção deste capítulo demonstram a importância de se estudar a conexão entre cidade, espaço e trabalho. Essas variáveis não estão separadas e coexistem em uma interdependência; o próprio surgimento das cidades está associado aos modos de produção, e o crescimento e organização delas também. Assim, o entendimento do pano de fundo onde as atividades acontecem se faz tão importante quanto entender a própria atividade, já que a realização do labor por si e o espaço em que ele é realizado impactam nas interações estudadas pela sociologia.

O objetivo deste capítulo é descrever os espaços e a cidade onde os entregadores de aplicativo realizam as entregas. Para tanto, são mobilizados autores como Robert Park, George Simmel e José Magnani e outros que versam sobre conceitos de espaço, trabalho e cidade. O fio condutor segue primeiramente sobre a ideia de espaço, depois pela ideia de cidade, para então chegar em tópicos que localizam os entregadores de aplicativo nesses ambientes. Além da dinâmica do Distrito Federal (DF), são considerados também exemplos de Bogotá na Colômbia e de Wuhan na China, que possuem paralelos sobre a ocupação e disputa dos espaços por esses entregadores

Além disso, alguns dos textos já sinalizam diretrizes sobre as metodologias utilizadas para as pesquisas feitas nas cidades e com seus moradores. Também, a partir do tópico sobre os entregadores no espaço, já são utilizados elementos das entrevistas realizadas e da visita ao campo.

### **2.1 Sobre o espaço**

Segundo Milton Santos (1985), o espaço é uma instância da sociedade tal como a economia, a cultura e a política. Ao mesmo tempo que é uma instância, o espaço contém as outras instâncias em si: a cultura, a economia e a política estão nele e por isso o autor entende que ele é naturalmente social. Neste espaço estão dispostos objetos geográficos, pensando na própria matéria física, e também os processos e interações daquele determinado momento da sociedade que dão vida à essa materialidade.

O sistema produtivo tem implicações diretas com o espaço. De acordo com o autor, a organização e hierarquia que surgem entre os lugares é consequência direta das modificações do sistema produtivo. Todos os indivíduos que estão no espaço, estão ali seja para promover

trabalho ou vender a própria força produtiva. Então, independentemente de serem jovens, desempregados, empregados ou em outras condições, o fato de as pessoas estarem no espaço gera a consequência de produção de algum tipo de trabalho. Um espaço é caracterizado a partir dessas interações e das diversas formas de trabalho que surgem por elas (*Ibid.*). Alinhados a esta ideia da influência da organização produtiva no espaço, também estão os autores Georg Simmel (1967) e Robert Park (1967) abordados posteriormente.

Ainda, a cada momento da história, os elementos temporais e espaciais são alterados enquanto também alteram os valores entre si, de espaço, do tempo, de trabalhadores e das instituições. Todos os elementos do espaço estão em interação, e “cada elemento está sempre variando cada elemento do espaço” (SANTOS, 1985, p.10). Inevitavelmente as relações serão guiadas pelas condições do lugar – precisamente pelo seu contexto e não necessariamente como uma causalidade (*Ibid.*).

A ligação entre o capital e o trabalho resulta em combinações que organizam a distribuição específica no espaço, como ressalta o Santos (1985), a complicação na economia e a complexificação das relações fazem com que o espaço cresça. Este espaço está permanentemente em modificação por fatores externos a ele, como mudanças de impostos por exemplo, ou internas, como o caso de mudanças na infraestrutura. As mudanças de norma, das regras, da cultura, também ocasionam transformações. De acordo com o autor, a realidade social surge da interação de várias estruturas, mesmo que contraditórias, como explica no trecho a seguir:

A estrutura espacial é algo assim: uma combinação localizada de uma estrutura demográfica específica, de uma estrutura de produção específica, de uma estrutura de renda específica, de uma estrutura de consumo específica, de uma estrutura de classes específicas e de um arranjo específico de técnicas produtivas e organizativas utilizadas por aquelas estruturas e que definem as relações entre os recursos presentes. (*Ibid.*, 1985, p.17)

Para Santos (*Ibid.*) o momento do capitalismo mercantil, depois o período imperialista e as modificações industriais na década de 1980 (quando o autor escreve), são três exemplos de alteração do espaço mediante o sistema produtivo. No primeiro momento, ainda mais ligadas com as possibilidades de modificação do meio natural, as áreas de especialização, a produção e a circulação crescem provocando a criação das cidades. Depois, a lógica das máquinas supera o uso das condições naturais do espaço e criam-se grandes estradas, portos e outras formas de comunicação à distância. Já no momento da escrita do livro, Santos entende a fase à época como uma possibilidade de ocupação de todos os espaços como forma de consumo. Segundo ele, “a

economia industrial (ou pós-industrial) ocupa praticamente todo o espaço produtivo, urbano ou rural.” (*Ibid.*, p.40).

Nesta nova organização da vida urbana os processos e as relações são menos naturais e materiais: além do foco na circulação do produto, a cidade agora concentra várias formas de assessoramentos não-materiais para estes produtos, o que pode ser colocado em paralelo com o trabalho abstrato (ANTUNES, 2005) descrito no capítulo anterior. Logo, o capitalismo tem a possibilidade de avançar sobre todos esses assessoramentos, que ampliam a possibilidade de instalação da geração de capital em processos não materiais (SANTOS, 1985).

## **2.2 Sobre as cidades**

Na mesma lógica de Santos (1985), Oliven (2010) afirma que a passagem do sistema feudal para o sistema capitalista no fim da idade média e a revolução industrial décadas depois são dois momentos marcantes onde as cidades começaram a crescer. Dentro dessas modificações, a burguesia conseguiu florescer e encontrar na cidade a liberdade para novas relações de trabalho, que, com a industrialização, se fortaleceram.

O autor apresenta o entendimento de cidade de alguns autores considerados clássicos, dentre eles Karl Marx e Max Weber, que consideram a cidade como fruto de um processo histórico, das questões políticas e sociais. Para ambos a cidade é sinônimo de mercado. Weber considera cidade quando ela possui de forma clara uma fortaleza, um mercado, um tribunal e autonomia quanto as próprias regras. Além disso, também deve ter subjetivamente nos indivíduos um conjunto de lealdades, como uma identificação de pertencimento entre si. Para ele, a cidade é o que propicia o capitalismo, e que com o desenvolvimento do mesmo, tem o crescimento intensificado: em uma retroalimentação a cidade propicia o capitalismo e depois se desenvolve por ele (WEBER, 1996;1967 apud OLIVEN, 2010).

Marx (1975) considera que essas cidades mercados exigem pessoas livres e uma classe burguesa, ou seja, um “processo prévio de divisão social do trabalho” (MARX, 1975 *apud* OLIVEN, 2010, p.10). A função das pessoas livres (contrapondo a ideia da servidão feudal) é que estas vendam sua capacidade de trabalho, e que poderão posteriormente serem consideradas como um exército de reserva para que seja utilizado pela burguesia. Já a classe burguesa, que tem mais acessos ao capital e uma posição social associada à riqueza, deve estar disposta a pagar pela força de trabalho. Na cidade, a interação desses dois atores somada ao surgimento da indústria possibilita o avanço do modo de produção capitalista.

Georg Simmel (1967), com o mesmo pressuposto, entende que na metrópole está a sede da economia, onde se concentram e se multiplicam os meios de troca econômica e onde surge a mais alta divisão do trabalho. Segundo o autor, a metrópole é dominada pela produção voltada para o mercado, sem a relevância de quem são os compradores ou daqueles que produziram a mercadoria. No anonimato da metrópole, Simmel acredita que, de forma objetiva, as pessoas assumem um certo egoísmo esperando que com isso não surjam falhas por conta de relações pessoais.

Enquanto descreve seus conceitos, o autor contrapõe a todo momento a individualidade da vida urbana com as relações mais íntimas da vida rural. Para Simmel, a lógica monetária das cidades possibilita que o intercâmbio entre as coisas seja feito com mais intensidade e com mais frequência (SIMMEL, 1967).

Portanto, o que predomina na cidade seria a individualização e relações objetivas e racionais onde as pessoas são tratadas como números, como aquilo que pode ser mensurado, que seja técnico e impessoal. Como descreve o autor neste trecho:

Pontualidade, calculabilidade, exatidão, são introduzidas à força na vida pela complexidade e extensão da existência metropolitana e não estão apenas muito intimamente ligadas à sua economia do dinheiro e caráter intelectualístico (*Ibid.* 1967, p.14).

Por este contexto, pelo seu tamanho e pela quantidade de estímulos, é na cidade que surge a atitude blasé. São diversos os estímulos nervosos nos indivíduos, eles são rápidos e com mudanças frequentes, o que o autor denomina como “fundamentos sensoriais da vida psíquica” (*Ibid.*, p.11) e por isso o corpo naturalmente, depois de tentar reagir a todos eles, entende que reservar energia é mais benéfico. Esta situação é diferente nas cidades pequenas ou no meio rural (*Ibid.*)

Com influência de Simmel, surge na Escola de Chicago um dos autores mais clássicos da sociologia urbana e que será tratado a seguir: Robert Park (1967). O surgimento dessa escola está posto em um contexto onde as cidades americanas tinham muitos problemas sociais, principalmente a pobreza e a imigração. Logo, os estudos seguem o intuito de compreender esses problemas para entender o que deveria ser feito para tratá-los. Chicago é o lócus principal das pesquisas, que inovou na flexibilidade e permeabilidade de métodos e técnicas quantitativas e qualitativas, e reflete a ideia de Park sobre as cidades serem laboratórios para investigar a vida social. Para o autor, as transformações sociais culminam nas cidades e por isso seria importante entendê-las.

Para Park, a cidade não é algo apenas material e físico: ela está envolvida nas pessoas que estão ali. Os sentimentos, as tradições, os costumes constroem e dão à cidade um estado de

espírito que vai além da organização física. Para além do concreto, existe também uma organização moral que está em constante mudança, influenciando inclusive os aspectos físicos da cidade. Segundo o autor, “a cidade está enraizada nos hábitos e costumes das pessoas que a habitam.” (*Ibid.*, p.27). Por isso a cidade por si só deve ser estudada e as relações que coexistem nela e por ela, também. É o que o autor sugere em seu artigo *A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano*, onde elenca várias propostas de pesquisa na cidade, dentre elas: quais seriam influências da economia na segregação populacional; qual a população flutuante, seu perfil e locais/condições de moradia; quais os porquês de prestígios e preconceitos em diferentes profissões; como se dá a influência da cidade nas escolhas profissionais e entre muitas outras propostas.

Dando continuidade na ideia de Park, o grande número de pessoas e de mercados, da divisão do trabalho e a formação de grupos e concentrações específicas produz mudanças subsequentes nas condições materiais da realidade. Logo, são precisos reajustes e intervenções – que inclusive podem partir de instituições que surgem com o intuito de repensar a cidade e lidar com os ajustes necessários. Mesmo sendo escrito no início do século XX, o texto possui um trecho importante que cabe ser descrito aqui para dar luz aos processos de transformação na cidade atualmente ao pensar a uberização do trabalho:

Os métodos modernos de transporte e comunicação urbanos — o trem elétrico, o automóvel, o telefone e o rádio — têm mudado rápida e silenciosamente nos últimos anos a organização social e industrial da cidade moderna. (PARK, 1967, p.45)

Alinhado com os outros autores já citados neste capítulo, para Park a organização econômica é estruturada pela divisão do trabalho. Para o autor, as profissões e ocupações que surgem na vida urbana são uma das características marcantes da vida na cidade moderna. Para ele, a cidade também é uma consequência do mercado e tem sua essência no comércio. Inclusive, uma das duas sugestões de estudo na cidade é compreender quais as diversas profissões que surgem a partir da divisão do trabalho na cidade (PARK, 1967). Chama atenção que o serviço por aplicativo, e os entregadores de aplicativo, estão na mesma lógica da prestação de serviços descrita abaixo, e podem ser pensados também como uma profissão que surge da vida na cidade, que talvez Park listaria se escrevesse o texto hoje:

a vendedora, o guarda, o camelô, o chofer de táxi, o vigia noturno, a quiromante, o comediante do teatro de revista, o médico charlatão, o balconista de bar, o carcereiro, o furador de greve, o agitador trabalhista, o professor de escola, o repórter, o corretor de fundos públicos, o prestamista; todos estes são produtos característicos das condições da vida cidadina; cada um, com sua experiência, perspectiva e ponto de vista específicos, determina sua individualidade para cada grupo vocacional e para a cidade como um todo. (PARK, 1967, p.37)

Uma das teses de Park era de que a distância física entre populações dentro das cidades, poderiam dizer a distância social entre elas (Becker, 1996). Inevitavelmente a população da cidade grande iria se segregar, seja por interesses pessoais, vocacionais ou econômicos. Segundo o autor, no crescimento da cidade “as influências de simpatia, rivalidade e necessidade econômica mais sutis tendem a controlar a distribuição da população. Comércio e indústria buscam localizações vantajosas circundando-se de certas partes da população” (PARK, 1967, p.29). A segregação vai provocar distâncias morais que “fazem da cidade um mosaico de pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram.” (*Ibid.*, p.61). Então surgem classificações e organizações que fogem do controle das projeções da cidade, como é o caso de Brasília, que será discutido mais à frente.

Outro conceito importante de Park (1967) é o de região moral – que a seguir pode ser colocado em paralelo com o que Magnani (2002) chama de *pedaços* – que surgem espontaneamente na vida na cidade porque a população tende a se juntar de acordo com seus interesses, gostos e temperamentos.

Magnani (2002) vai contra a corrente de alguns aspectos inclusive trabalhados por Simmel, de que a cidade é um caos urbano ou um caos semiótico. Em sua discussão, o autor entende que a noção de cidade, de um lugar total de violência, individualidade, privatização, é uma noção produzida a partir do olhar de longe. Ele critica a ideia de que a cidade é uma consequência direta e imediata do sistema capitalista, onde as mudanças e alterações no espaço surgem dessa variável explicativa total como a causa de todas as coisas. Parece que, nesta perspectiva de ser pensada como um resultado econômico, de variáveis de indicadores demográficos e macros, a cidade está a par dos moradores, como se fosse um “cenário desprovido de ações, atividades, pontos de encontro e redes de sociabilidade.” (*Ibid.*, p.14).

Para o autor, é importante as análises e reflexões sobre as cidades, porque ela, inserida em um sistema mundial da globalização e concentrando capital, serviços, oportunidades e atividades, formula estilos de vida. Nas cidades estão os encontros inesperados entre culturas, pessoas de diferentes orientações sexuais, visitantes, minorias sociais e políticas, de grupos com diferentes opiniões, de grupos segregados e etc. Esses encontros possibilitam novas conexões, novas estruturas, novas regras e organizações entre sujeitos onde a interlocução poderia ser impensável (*Ibid.*).

Existem críticas em suas ideias de como o capitalismo está influenciando as mudanças na cidade, como por exemplo ao suscitar o consumo dos próprios lugares, traduzido no conceito de gentrificação. Outro ponto que o autor toca é de que a tecnologia, que permite o contato

instantâneo e imediato – condição necessária para as cidades através da proximidade que permite para tratar das relações, não enfraqueceu as cidades (*Ibid.*).

Voltando aos moradores da cidade, Magnani não os considera passivos, muito pelo contrário, suas redes, modos de socialização e estilo de vida, seus encontros e desencontros e conflitos é o que principalmente produz a vida na metrópole. Nesta perspectiva, defende o autor, que os atores da cidade precisam ser incorporados nas pesquisas, pois os seus olhares definem a dinâmica da cidade para além de uma visão institucionalizada com interesses de poder (*Ibid.*)

Então o método proposto pelo autor contrapõe uma visão de longe da cidade, e constitui uma noção *de perto e de dentro*, que considere e identifique os aspectos e olhares subjetivos daquele espaço que não é considerado quando pensam a cidade como algo cru e de caos. Esta perspectiva evita a ideia de que o indivíduo se opõe à megaestrutura urbana e que está dissociado dos grandes cenários da metrópole (*Ibid.*). A pesquisa desta Monografia não chega a ser uma etnografia urbana como Magnani propõe em sua maneira de estudar a cidade, mas possui traços da importância que o autor entende que os indivíduos possuem, sob a análise dos mesmos.

Para ele, acompanhar os indivíduos em seus trajetos já demonstra diversos significados das suas práticas cotidianas. Através disso é possível perceber padrões de comportamento que são múltiplos e heterogêneos com particulares atores sociais, que, para além dos concretos da cidade, permeiam e constroem uma vida social, redes, práticas de lazer, religiosas e associativas. O indivíduo possui a capacidade de permear os espaços que parecem ser impositivos pela sua magnitude. Essas pessoas não estão isoladas, dissociadas e dispersas na cidade, elas criam padrões ao se apropriarem dos espaços da cidade para trabalho, práticas religiosas, culturais e com suas estratégias de sobrevivência (*Ibid.*).

Na lógica de que o comportamento das pessoas produz um padrão, Magnani propõe algumas categorias de análise dos padrões que são criados nas cidades. Os *pedaços* são espaços de referência que em sua demarcação se distinguem de outros espaços pela presença de um grupo específico de pessoas que se reconhecem entre si. Ou seja, redes de relações criam os espaços, como o autor descreve: “o pedaço é o lugar dos colegas, dos chegados. Aqui não é preciso nenhuma interpelação: todos sabem quem são, de onde vêm, do que gostam e o que se pode ou não fazer.” (*Ibid.*, p.21).

Nos grandes centros urbanos, Magnani reformula o conceito para dizer que, diferente do caráter de vizinhança da primeira proposta, os frequentadores dos espaços não necessariamente se conhecem, mas sabem que possuem os mesmos hábitos de costumes,



valores e os mesmos símbolos (*Ibid.*). Esta ideia pode ser colocada em paralelo com que Borges (2023), entende como os *points*, que são espaços de encontro que os entregadores da aplicativo criam durante as entregas para que descansem e aguardem os pedidos. Esses *points* serão discutidos de forma mais aprofundada no tópico sobre os entregadores no espaço.

Já as *manchas* são lugares mais amplos com diversos frequentadores, que não necessariamente possuem laços entre si, e que possuem equipamentos, atividades ou significados que produzem um espaço de referência para alguma prática. Como por exemplo uma mancha de lazer, que tem estabelecimentos voltados apenas para isso. São pontos de referência, visíveis, públicos e estáveis – diferente dos pedaços, que podem ser flexíveis - para qualquer tipo de usuário. A continuidade das manchas está nas relações e permanência dos edifícios, equipamentos e atividades que ali acontecem. Dentro das manchas é possível ter vários pedaços (*Ibid.*).

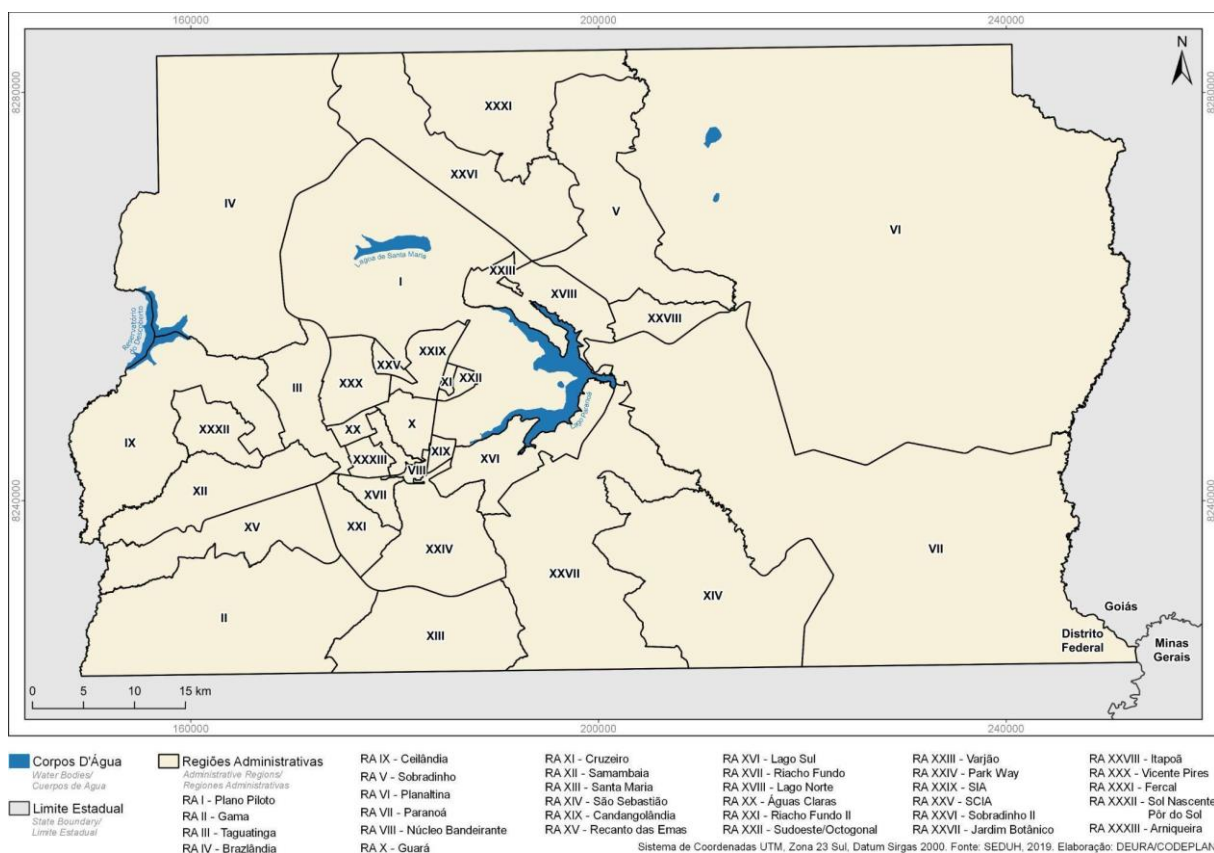
Pois bem, as pessoas circulam entre as manchas e os pedaços e segundo o autor esses caminhos não são aleatórios, daí surge a noção de *trajetos*: são fluxos habituais que vão para além do lugar de habitação, cruzam longas distâncias no espaço urbano, ligam equipamentos, setores, pontos e atividades. Dentro das manchas esses trajetos podem ser feitos andando, onde a pessoa faz escolhas e constrói lógicas específicas naquele espaço (*Ibid.*)

Outra noção que se faz importante sobre a cidade, mesmo que com aspectos contrários à ideia de Magnani, e que serve para reflexão dos dados no próximo capítulo, está em Bauman (2021). O autor entende o meio urbano como algo civil, onde as pessoas podem praticar a civilidade em espaços públicos sem que precisem se despir de suas “pessoas públicas”, ou seja, sem explicar seus sentimentos, demonstrar suas subjetividades ou se expressar de outras formas. Para ele, os espaços públicos nas grandes cidades podem ser encaixados em duas categorias: a primeira são aqueles espaços grandiosos, com grandes edifícios, equipamentos ou monumentos que acabam por desencorajar a permanência das pessoas, ele é assim expulsivo. A outra classificação são de espaços que sugam seus consumidores e proporcionam uma ilha de segurança do consumo, onde se supõe que pessoas mal intencionadas, “perigosas”, não irão interferir. São lugares públicos feitos para o consumo que alinham todos nas mesmas expectativas sem precisar de explicações. Nesta lógica, o lugar é protegido contra quem não vai consumir.

## 2.3 O contexto do Distrito Federal

Depois de discorrer sobre as noções acima, é importante contextualizar o espaço e a cidade onde estão localizados a atividade e os entregadores de aplicativos investigados nesta pesquisa, que é o Distrito Federal (DF) (mapa 1). A mudança da capital do país para o Planalto Central tem sido pensada desde o período colonial e em 19 de setembro de 1956 foi estabelecido a mudança do Distrito Federal, onde estaria localizada Brasília, inaugurada no dia 21 de abril de 1960.

**Mapa 1** - Distrito Federal e Regiões Administrativas



**Fonte:** Atlas do Distrito Federal, Codeplan, 2020.. Disponível em:

<<https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/05/Atlas-do-Distrito-Federal-2020-Cap%C3%ADtulo-4.pdf>>. Acesso em 12 de jul. de 2023. **Nota:** no mapa não constam a RA XXXIV (Lei Nº 7.190, de 21 de dezembro de 2022) e a RA XXXV (Lei Nº 7.191, de 21 de dezembro de 2022), ambas criadas em 2022.

De acordo com a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios de 2021, o DF possui mais de 3 milhões de habitantes (CODEPLAN, 2021). Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Brasília é a terceira maior cidade do Brasil, ficando atrás de

São Paulo e Rio de Janeiro<sup>5</sup>, e diferente dessas duas, possui um “padrão urbano bastante espalhado no território”<sup>6</sup>. O DF é dividido em 35 Regiões Administrativas (RAs), que são divisões territoriais que organizam a gestão administrativa do Estado. Vale ressaltar que a RA I Plano Piloto é o centro econômico da capital, que concentra 42% dos trabalhos exercidos pela população. A RA III Taguatinga está logo atrás concentrando 11,2% (CODEPLAN, 2021).

Esta organização espacial não foi por acaso, a capital do Brasil teve seu planejamento baseado nas ideias modernistas da Carta de Atenas, onde a cidade e cada residência deveriam ser uma “máquina de morar” (GOUVÊA, 2010). Utilizando o urbanismo de forma a acabar com as mazelas que se constituíam em outras cidades do país, como no Rio de Janeiro e em São Paulo, a capital possuía um mito igualitário. Não haveria segregação, favelas, espaços mal ocupados ou qualquer indício de informalidade. Todavia, como afirma Holston (1993), essa concepção é higienizadora e esse ideal igualitário e coletivista é totalmente contraditório quando se pensa na reestruturação das relações residenciais, mas nega relações de trabalho, principalmente daqueles que não vieram com o objetivo de serem habitados.

Inúmeros brasileiros migraram para a capital antes, durante e depois da construção, comprados por propagandas que estimulavam a ideia desse local como possibilidade para um futuro melhor (GOUVÊA, 2010). No entanto, esse contingente de pessoas não foi previsto para se alocar no Plano Piloto, tal como os funcionários graduados do serviço público do Estado, e foram segregadas através de políticas de remoção do próprio governo para cidades-satélites (RAs) distantes do centro. Taguatinga foi a primeira, criada à 25km do Plano Piloto (GOUVÊA, 2010) e mesmo sendo umas das cidades fortes economicamente dentre as outras satélites, ainda sim, segundo Paviani (2010) possuía 50% da população em movimento pendular em favor do trabalho no Plano Piloto – hoje esse número é de 34,8% (CODEPLAN, 2021).

Paviani (2010) acrescenta que as mesmas políticas de perifernizar os trabalhadores para distantes do centro do Plano Piloto, também tendem a concentrar e elitizar o mesmo. Então se concentra o centro da administração, com funcionários públicos com altas rendas, mansões e apartamentos duplex e triplex. E se desconcentram, por sua vez, nas cidades satélites as habitações de baixo custo, os moradores favelados e de “baixa renda”.

---

<sup>5</sup> IBGE divulga primeiros resultados do Censo e agradece participação da sociedade. Disponível em:<<https://censo2022.ibge.gov.br/noticias-por-estado/37275-ibge-divulga-primeiros-resultados-do-censo-e-agradece-participacao-da-sociedade>>. Acesso em: 10 de jul. de 2023.

<sup>6</sup> IBGE divulga os primeiros resultados do Censo Demográfico 2022. Disponível em:<<https://www.youtube.com/watch?v=7ij6MwAqsl0>>. Acesso em: 10 de jul. de 2023

Formaram-se então núcleos urbanos, que hoje constituem as Regiões Administrativas (RAs), criados por políticas discriminatórias de erradicação que concentram a massa operária. Essas políticas reduziram drasticamente a renda de famílias ao erradica-las para longe do Plano Piloto, local que antes era referência para o movimento monetário (GOUVÊA, 2010). Essa política seguiu se reconfigurando durante os anos com o mercado mobiliário, como afirma Gouvêa (2010):

Em primeiro momento o governo segregou fisicamente e socialmente as classes populares nas distantes e mal equipadas cidades satélites. Depois em segundo momento deixou ao mercado imobiliário a continuidade desse processo de segregação (Gouvêa, 2010, p.96)

Os que residem no Plano Piloto, e nas regiões ao redor como Lago Norte, Lago Sul, Sudoeste, Park Way e Jardim Botânico, estão mais próximos do trabalho, que são também os melhores postos de emprego, e gastam menos tempo e dinheiro para exercer as atividades. Já as regiões distantes e periféricas, sem gerar empregos para a população, se transformam em núcleos-dormitórios e perdem os trabalhadores ativos para o Plano Piloto, provocando excessivos movimentos pendulares diariamente (PAVIANI, 2010). Os dados da PDAD 2021 reforçam essa ideia 12 anos depois ao informar que 42% das pessoas exercem seu trabalho principal no Plano Piloto, seguido, com queda brusca, de Taguatinga (11,2%) e Ceilândia (7,2%);

Segundo Paviani (2010):

Em Brasília, mais do que em qualquer outra cidade brasileira, a posição socioeconômica e o status são mensurados pela localização residencial do indivíduo na cidade. Considera-se, ainda, que, aumentando a distância de uma localidade em relação ao centro, decresce a renda bruta familiar anual de seus habitantes. (2010, p.157)

Justamente por não ter uma periferia industrial, Brasília, neste aspecto, não é atrativa ao surgimento de oportunidades de trabalho em suas cidades-satélites. E, mais do que isto, o modelo de urbanização adotado se mantém centralizador das atividades, aproveitando o efeito multiplicador da proximidade e da melhor infra-estrutura no Plano Piloto. (2010, p.159)

Paviani (*Ibid.*) entende que a classe dominante influencia a cidade urbana e cria dependência, que geram movimentos pendulares. A Novacap (Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil), com o plano diretor, previa a burocratização do espaço, sem prever pessoas e suas formas naturais e singulares de ocuparem os espaços. É como se em Brasília não houvesse espaço para informalidade.

Três pontos importantes de Brasília para leitura dos dados descritos no próximo capítulo são as superquadras, as entrequadras e os pilotis. As superquadras são áreas residenciais, no

eixo Sul e Norte (Asa Sul e Asa Norte dentro da RA Plano Piloto) com seis edifícios de até 6 andares cada. Estas áreas são rodeadas de espaços verdes, com jardins e árvores e possuem equipamentos sociais dentro ou próximo delas, como escolas, unidades de saúde, clubes e parques. Os prédios residenciais possuem um térreo vazado, considerado como *pilotis*, que, de acordo com o planejamento de Brasília, são espaços públicos para o trânsito livre de pedestres. No encontro de duas superquadras estão as entrequadras, ruas dotadas principalmente de estabelecimentos comerciais, dentre eles o mais importante para esta pesquisa, os restaurantes.

Nesse sentido, o espaço e a cidade onde os entregadores de aplicativo realizam suas entregas e constituem seu trabalho é nesta urbi que possui ideias modernistas em sua concepção, entretanto tem história de segregar as pessoas que não compõem com este ideal para margem da cidade e que produz movimento pendular na população. Os próximos tópicos tratam do uso dos entregadores, de acordo com a bibliografia, deste e de outros espaços utilizados para comparação.

## **2.4 Os entregadores no espaço e pontos de apoio no DF**

Abílio (2020a) constatou em sua pesquisa que os *bikeboys* dormem em praças enquanto esperam os próximos pedidos. Inseridos na lógica da uberização, estes trabalhadores devem estar disponíveis o tempo todo na espera da automatização e controle do aplicativo sobre suas atividades (ABÍLIO, 2019). Ainda, estimulados pela gamificação (SCHOLZ, 2013 *apud* ABÍLIO, 2019), a produtividade é incentivada através de prêmios e recompensas. Isso produz um engajamento no trabalho onde a disponibilidade em qualquer local é estimulada e a rapidez no deslocamento entre esses locais também. Portanto, a gamificação tem impactos expressivos no descanso, no trânsito e na mobilidade desses entregadores.

De acordo com Borges (2023), a partir dos dados da pesquisa feita aqui no DF, toda a jornada de trabalho dos entregadores é feita nas ruas, onde ficam sem acesso à banheiros e a espaços para alimentação, e quando tentam acessar locais como shoppings e restaurantes - que são espaços de acesso para qualquer público, relatam serem impedidos ou constrangidos seja pelos donos dos estabelecimentos, ou seguranças e clientes. De acordo com o autor, os entregadores se alimentam e descansam entre as entregas ou nos períodos em que a demanda está baixa.

Segundo o portal do entregador no site da plataforma *iFood*, os pontos de apoio são espaços para descanso e são organizados de acordo com o quadro 1 (IFOOD, s.d.). De acordo com o mesmo site, o DF possui um ponto de apoio tipo *iFood* Pedal em Águas Claras e outro

ponto de apoio (sem especificação do tipo) no Mané Vírgula, complexo gastronômico localizado no Plano Piloto. Importante ressaltar que não consta na página a data de publicação e alimentação dessas informações.

**Quadro 1** - Tipos de ponto de apoio segundo o iFood e suas funcionalidades

<b>Tipo de ponto de apoio</b>	<b>Funcionalidades</b>
Restaurantes parceiros	Água e banheiro
Postos de gasolina	Água; bancos para descanso; e tomadas e banheiro
Públicos	Banheiros; micro-ondas; bancos para descanso; e filtro de água
Hubs	Água; bancos para descanso; e tomadas e banheiro
iFood Pedal	Água; banheiro; tomadas; espaço para descanso e micro-ondas.

Fonte: IFOOD, 2023. Elaborado pelo autor.

Em outra publicação, no *iFood News* em março de 2023 (IFOOD, 2023b), ao inaugurar o primeiro ponto de apoio para os entregadores junto com o Governo do Distrito Federal (GDF), a empresa descreve ter 140 espaços de ponto de apoio no DF (acredita-se que esse número esteja se referindo aos restaurantes parceiros). Nesta matéria, os pontos de apoio são descritos da seguinte forma:

Os pontos de apoio são espaços projetados para facilitar o cotidiano dos entregadores e apoiar o dia-a-dia de deslocamentos que faz parte da rotina de trabalho desse público, seja cadastrado ou não na plataforma. Os pontos de apoio possuem infraestrutura para descanso, acesso a banheiros, água potável e tomadas com energia para carregar os celulares (IFOOD, 2023b).

O primeiro ponto de apoio inaugurado referenciado pela notícia acima, é fruto da mobilização, até então inédita no Brasil, do deputado Fábio Félix que propôs o Projeto de Lei (PL) nº 937/2020<sup>7</sup>, oficializado na Lei Nº 6.677 de 22 de setembro de 2020<sup>8,9</sup>. Segundo o texto da norma, todas as RAs deverão contar com pontos de apoio para quem realiza entregas por aplicativo e para os motoristas por aplicativo. O espaço deve conter sanitários, chuveiros, vestiários, sala de apoio e descanso com acesso à internet, espaço para refeição, estacionamento

<sup>7</sup> (DISTRITO FEDERAL, 2020a)

<sup>8</sup> (DISTRITO FEDERAL, 2020b)

<sup>9</sup> No momento de realização desta pesquisa, foram encontrados outros projetos de lei em andamento ou aprovados que tratam da estruturação de pontos de apoio em outras cidades e estados, como Mato Grosso, Santos, São Paulo, Campinas, Rio de Janeiro, Curitiba, São Luís e Pernambuco.

e ponto de espera no caso dos veículos que transportam passageiros. A construção desses espaços deve ser responsabilidade das plataformas sob pena de multa.

A lei foi regulamentada ainda no mesmo ano no decreto nº 41.484, de 17 de novembro de 2020 pelo GDF com competências a serem seguidas e implementadas pela Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (Semob). O texto da norma, que na construção desses espaços seguirá os princípios de dignidade, inclusão social e promoção e proteção à saúde desses trabalhadores, descreve que devem ter condições mínimas de segurança, conforto e sanitárias e serão implementadas proporcionalmente à quantidade de entregadores em cada RA, respeitando o fluxo desses trabalhadores naquela região. As informações sobre fluxo devem ser encaminhadas pelas empresas que gerenciam as entregas (DISTRITO FEDERAL, 2020c).

Cabe ressaltar que a lei aprovada ainda em 2020 teve seu primeiro resultado em março de 2023 com o ponto de apoio que fica localizado no Plano Piloto, próximo ao Parque da Cidade e do Pátio Brasil Shopping na no Setor Comercial Sul (SCS) (ver Imagem 1).

De acordo com a narrativa do deputado entrevistado, o DF tem dois pontos de apoio: um “melhor” e mais estruturado (do SCS) e outro na RA Lago Norte em condições mais precárias. O deputado não citou o ponto de apoio da RA Águas Claras, como alguns entregadores entrevistados citaram. Ele relata que no complexo Mané Vírgula tinha um ponto de apoio, o qual ainda está sendo referenciado no portal do entregador. Outras falas do deputado que descrevem as motivações, avaliação e necessidades desses pontos de apoio serão descritas no capítulo 3, junto às falas dos entregadores entrevistados, assim como a caracterização e qualificação desses espaços.

Para Borges (2023), além dos pontos de apoio descritos acima, pelo fluxo e concentração de pedidos, surgem concentração de trabalhadores, mesmo que no improvisado, perto de onde buscam as entregas, que são os *points*. De acordo com o autor,

Os *points* são espaços com pouca ou nenhuma infraestrutura, frequentemente localizados em estacionamentos de restaurantes, de shoppings ou outros espaços similares. Quando possível, próximos de árvores ou em torno de mesas e outros equipamentos públicos. Eles estão presentes em vários locais espalhados pelo Distrito Federal, assim como em outros conglomerados urbanos, e podem surgir ou desaparecer em pouco tempo, já que acompanham a lógica de constante trânsito dos trabalhadores por aplicativo e os algoritmos da plataforma, majoritariamente responsáveis pelo controle do fluxo de pedidos e, consequentemente, de entregadores. Também podem ser mais ou menos estruturados, a depender das ações dos próprios motoboys e da constância de pedidos. (BORGES, 2023, p,198)

Ainda ressalta que os *points* surgem perto de locais de referência, como restaurantes parceiros que podem oferecer água, acesso ao banheiro e outras ajudas. Nesses espaços também podem surgir grupos de trocas de mensagem, o que o autor chama de “espaços virtuais” onde

trocam informações contínuas sobre o fluxo de pedidos, situação do trânsito, de segurança e etc. (*Ibid.*). No entanto, percebe-se que esses *points* não necessariamente possuem ou são um equipamento para permanência dos entregadores, diferente dos pontos de apoio. Entende-se que pontos de apoio podem vir a ser *points*, mas não necessariamente os *points* são pontos de apoio. Observa-se que os *points* estão na lógica do acaso, por mais importantes que sejam, podem ir e voltar e depende dos entregadores por si. Neste caso, então não é a intervenção do Estado e nem das plataformas digitais.

Segundo Borges, que fez o trabalho de campo nesses *points*, esses locais podem produzir o senso de comunidade entre os entregadores, que se identificam ao passarem por situações parecidas durante a rotina. O autor entende que a junção desses laços nesses espaços construídos mesmo que no improviso, produz o que ele denomina como consciência de classe dos entregadores por aplicativo. Esses espaços permitem que juntos os entregadores propaguem situações de identificação e insatisfação que podem promover mobilizações para luta por direitos, como foi o caso dos Breques dos Apps que aconteceram em 2021 (*Ibid.*). Percebe-se então que o fortalecimento do espaço pode estar ligado exponencialmente ao fortalecimento de vínculos e resistência dos entregadores contra as situações vivenciadas pelas plataformas.

O conceito trabalhado por Borges vai em consonância com o que Magnani (2002) entende como pedaços nos grandes centros urbanos; eles podem surgir onde forem necessários, não estão presos a um espaço físico necessariamente e surgem a partir da identificação dos entregadores por aplicativo entre si, mesmo que não se conheçam, se identificam com os mesmos valores e símbolos.

## **2.5 O caso de Bogotá, na Colômbia e de Wuhan, na China**

No processo de busca para construção deste referencial teórico foram encontrados dois artigos que retratam os impactos dos entregadores de aplicativo na cidade e que valem a pena serem descritos aqui para comparação e identificação dos fatores em comum desta temática que ultrapassam as fronteiras nacionais.

Artigo lançado em março de 2023 no site *Failed Architecture* descreve o movimento de expulsão promovido pelos moradores e pelas autoridades contra os entregadores de aplicativo da plataforma *Rappi* – que se divulga com o lema “nós corremos por você” – maior responsável pela mediação das entregas em Bogotá na Colômbia. Em 2020, durante a pandemia da Covid-19, os moradores fizeram um abaixo-assinado para remover ou realocar os entregadores aglomerados nas calçadas, que a utilizavam na espera das próximas entregas. Segundo os



moradores, a remoção era necessária para garantir a segurança e mobilidade dos moradores, além de evitar o contágio da Covid (SALCEDO; LONDOÑO-BECERRA, 2021). É interessante observar que há uma inversão da insegurança, já que moradores na seguridade dos portões e paredes de seus apartamentos e casas se sentem ameaçados pelas pessoas que estão suscetíveis aos múltiplos acontecimentos ao ar livre, sem proteção.

Os relatos são de que esses entregadores utilizavam as calçadas, estacionamentos em frente aos prédios e jardins como local para fazer suas necessidades de descanso, alimentação, recreação e uso de banheiros. Desde que a *Rappi* surgiu na Colômbia, segundo a reportagem, a mídia passou a retratar a presença dos entregadores nesses espaços como uma invasão do espaço público. Nesse sentido, foi possível perceber que a ideia de espaço público reconquistado pelo governo da Colômbia – antes dominado pela economia informal e atividades irregulares, foi afetada. Segundo as autoras, o espaço público em Bogotá tem o ideal de ser o espaço de igualdade da cidade, por isso aqueles considerados intrusos ou indesejáveis, tem sido cada vez mais repelidos. Para as autoridades o espaço público é um local de vivência e de lazer, e portanto, a permanência dos entregadores neles afeta esta ideia (*Ibid.*). Fato semelhante acontece com os *pilotis* no Plano Piloto, como será discutido à frente.

Um ponto interessante levantado pela reportagem é de que os entregadores realizam o trabalho em locais considerados como “estratos superiores”, ou seja, onde a renda é maior e com o ambiente predominado por pessoas de classes mais altas e assim, são vistos e se sentem como descolados daqueles espaços. Por fim, o texto reflete que Bogotá pensará em soluções para proteção dos espaços públicos contra esses entregadores e a *Rappi* deverá pensar em *pits-stops* para estadia dos mesmos (*Ibid.*).

No caso de Wuhan, na China, os autores (PENG, *et. al.*, 2022) entendem que os estudos sobre as entregas por aplicativo estão mais focados nos direitos trabalhistas, no modo de remuneração, nos interesses das plataformas digitais e nos modos de operação do algoritmo. No entanto, faltam estudos sobre as condições urbanas deste trabalho, numa ótica da própria geografia e urbanismo. Da forma que vem se desenvolvendo os estudos, o trabalho e o espaço estão como variáveis dissociadas. Segundo eles, ao negligenciar os estudos sobre o espaço urbano que trabalham os entregadores, as estratégias para o desenvolvimento das cidades estarão desatualizadas, já que os entregadores provocam novos fenômenos espaciais que precisam ser considerados. Fenômenos que, pelo avanço das tecnologias da informação fizeram com que as pessoas que trabalham nas ruas da cidade, como ambulantes e entregadores,

tivessem uma relação mais próxima com o espaço. Por isso, o estudo se propôs a averiguar a influência do processo de entrega no espaço urbano e como isso o estava alterando (*Ibid.*)

Como pressuposto, entendem que os espaços públicos são importantes por dois fatores: o primeiro, mais político, considera que é onde os cidadãos se expressam livremente. O segundo, mais próximo da sociologia, é de que o espaço é o que permite a interação social entre os indivíduos, onde são criadas identidades pelo padrão de uso da cidade e o senso do outro. Segundo os autores, “os espaços públicos urbanos são lugares onde os trabalhadores temporários da cidade constroem seu senso de identidade e a vida cotidiana. Esta é a função sociológica dos espaços públicos urbanos para trabalhadores temporários.” (*Ibid.* p. 2, tradução nossa).

Como comparação, por serem o mais representativo da ocupação do espaço pelo trabalho temporário, são utilizados os ambulantes. O trabalho desses ambulantes ou camelôs são influenciados pelas áreas da cidade, já que dependem do fluxo de clientes. E também, a partir de sua atividade, influenciam a organização do espaço urbano, fazendo com que os espaços possuam limites flexíveis e diferentes daqueles estabelecidos anteriormente, além de conseguirem provocar mudanças muito rápidas no espaço com a sua sagacidade para se estabelecer, sair e reestabelecer. E ao mesmo tempo que parecem familiares no espaço, estes ambulantes também são vistos como invasores do espaço público, que podem atrapalhar a visão e a ordem da cidade. Os ambulantes então, acham um equilíbrio dentro dessa disputa do espaço, como diz o autor:

Devido à grande mobilidade do trabalho do ambulante e à necessidade de disputa com seus gestores, sua relação com o espaço público está em constante transformação, mantendo-se um “equilíbrio dinâmico”. (PENG, *et. al.* 2022, p.3, tradução nossa)

Por esta semelhante dinâmica com a cidade e pela disputa do espaço, moral e física, os autores entendem que os entregadores de aplicativo personificam o ambulante na era moderna da internet.

A pesquisa foi realizada com mais de 100 entregadores na cidade de Wuhan, na China, no bairro chamado *Optics Valley*, conhecido pela grande concentração de jovens. O local foi escolhido por ser uma nova área urbana, com oito universidades, muitos restaurantes e um espaço público restrito por concentrar muitos edifícios. Além das entrevistas a confecção de mapas foi utilizada para marcar as trajetórias durante o dia desses trabalhadores e também para demarcar os pontos dentro de estadia dentro do espaço. De início entendeu-se que esses entregadores utilizavam o espaço para espera, realizar refeições e reuniões entre si e que seus

trajetos no espaço não eram influenciados apenas pela demanda do aplicativo, mas também pelos elementos da comunidade (PENG, *et. al.*, 2022).

Os impactos na dinâmica do espaço público são inúmeros (*Ibid.*), dentre elas:

- Surgiram restaurantes apenas com o intuito de produzir comidas para viagem, então as estruturas deles são menores, sem espaço para clientes e apenas com uma janela que conecta os entregadores à produção do restaurante;
- Alguns restaurantes passaram a oferecer assentos para descanso dos entregadores entre os horários de pico das entregas;
- O grande fluxo de entrada e saída do bairro nos horários de pico faz com que o espaço seja disputado pelos entregadores e moradores e assim surgem conflitos no tráfego;
- Rampas foram adaptados ao espaço para melhor mobilidade e surgiram túneis para tornar as rotas mais fáceis;
- Foram criados espaços específicos para recarga do celular, já que a bateria não dura todo o período para realizar entregas; e
- São formadas sequências de espaços com as motos (segundo os autores, esta se torna um tipo de elemento espacial individual) que só pertencem aos entregadores. Eles se alimentam, descansam, deitam e passam o tempo na própria moto, o que permite a retomada rápida para o trabalho.

Para além das mudanças físicas no espaço, o conflito com os moradores da região segue na mesma lógica da invasão do espaço público como visto acima em Bogotá. Como novos usuários do espaço daquela comunidade, os entregadores frequentemente entram em conflito com os moradores, primeiro porque são muitos e ficam bastante tempo no espaço enquanto esperam pelas entregas. Depois, por estarem com a motocicleta, os entregadores criam seus próprios espaços desordenados com seu próprio corpo e a moto, e isso incomoda os moradores. A partir disso, foi fortalecida a comissão de moradores no bairro para mobilizar e demarcar a real finalidade/propriedade daquele espaço público. Ainda, foi demarcado pelos moradores que os entregadores só podem transitar pelo térreo do pátio, vetada a circulação no primeiro e segundo andar, liberada apenas para os moradores. Segundo Peng *et. al.* (*Ibid.*) isso configura um tipo de estratificação espacial.

Novos regulamentos serão precisos por conta das estratégias dos entregadores: ao nível individual, os entregadores acumulam uma série de infrações no trânsito para realizar as entregas no tempo estabelecido, o que causou aumento no nível de acidente desses

entregadores. Portanto, passa a ser inevitável as alterações das leis de trânsito num futuro próximo. Ao nível do grupo, é difícil compreender as demandas da categoria de forma geral, já que eles não estão localizados em um único espaço (*Ibid.*).

Por fim, para os autores, os entregadores alteraram a função e o padrão do espaço, reconfigurando o espaço público, seus equipamentos e elementos. Segundo eles, por mais que os algoritmos da plataforma influenciem, as variáveis de quantidade da população e de organização do espaço público urbano também caracterizam o processo de entregas e criam padrões específicos para este grupo. Explicam os autores:

[...] a relação entre entregadores de comida e espaço público urbano é de mão dupla; as características do espaço público urbano influenciam o comportamento dos entregadores, enquanto os entregadores, como um novo grupo de trabalhadores temporários na cidade, estão sempre envolvidos na remodelação do espaço público com a cidade. (PENG, *et. al.*, 2022, p.16, tradução nossa)

Em suma, neste capítulo ficou evidente a relação entre o espaço, as cidades e o trabalho. A organização da cidade está associada à divisão social do trabalho, onde a própria produção organiza e influencia o espaço da cidade. O capitalismo apropriado dos processos relacionados ao produto encontra nas grandes cidades a oportunidade de gerar valor na circulação do produto de forma generalizada. Neste lócus onde está localizado a maior alta divisão do trabalho (Simmel, 1967) e conectado com estes processos de produção que surgem pelas grandes cidades, como a apropriação da circulação e de atividades meio que não geram necessariamente um produto, estão os entregadores de aplicativo. Não obstante, nesta pesquisa estão localizados em uma cidade com características específicas de distribuição dos residentes no espaço e de concentração econômica.

O espaço foi tomado e organizado de acordo com a nova precarização do trabalho, os ideais neoliberais descritos no capítulo anterior e que configuram o trabalho por aplicativo estão impactando as cidades. Hoje, o projeto arquitetônico de Brasília e seus ideais são atravessados pelas consequências da uberização do trabalho, como será descrito com os dados no capítulo seguinte.

Alinhado com Park (1967) e Magnani (2002), entendendo a necessidade de compreender os fenômenos na cidade a partir dos próprios atores sociais, o próximo capítulo traz os resultados da pesquisa realizada com os entregadores onde os mesmos descrevem a dinâmica das entregas frente ao trânsito, aos locais de espera e descanso e sua relação com os pontos de apoio. Os resultados também versam sobre a percepção de outros atores, como o deputado Fábio Félix que propôs a lei de ponto de apoio e a segurança de um desses pontos.

### Capítulo 3 – As dinâmicas dos entregadores de aplicativo no espaço urbano do Distrito Federal – Resultados

*"Neste ponto de apoio ifood pedal, oferecemos bicicletas e um espaço para entregadores que ajudam a mover a cidade"* (Frase escrita em uma placa no ponto de apoio de Águas Claras; grifo nosso; jul.2023)

Estão descritos neste capítulo o processo metodológico e os resultados desta pesquisa. Para isso, o texto está organizado da seguinte forma: primeiro apresenta as metodologias utilizadas, descrevendo os procedimentos para realização das entrevistas e o trabalho de campo; depois organiza os dados que caracterizam a dinâmica da entrega por aplicativo dentro do território, ressaltando características dos pontos de apoio, dos fatores de risco e segurança.

Como pressuposto, entende-se a partir de Minayo (2016) que o princípio da ciência é fazer pesquisas que questionem a realidade, onde está posto antes de um problema intelectual, um problema da vida prática. Dentro dessa seara, a pesquisa qualitativa investiga os fazeres, ações e interpretações dos seres humanos, que culminam nos fenômenos humanos e que constituem a realidade social. Esse tipo de pesquisa acontece em diversas áreas e com várias estratégias de investigação, como entrevistas, observações, grupos focais e análise de materiais secundários (MINAYO, 2016).

Segundo a autora, as entrevistas, ou “conversas com finalidade” (*Ibid.*, p.59), podem ser distinguidas quatro tipos, dentre eles os mais pertinentes para a construção dos dados dessa pesquisa foram as entrevistas semiestruturadas e as entrevistas abertas. A primeira possui perguntas fechadas e abertas, onde a pessoa entrevistada tem certa liberdade para falar sobre o tema se prender aos comandos de uma entrevista fechada. Nas entrevistas abertas o entrevistado é indagado a falar de forma livre sobre o assunto, enquanto o pesquisador intervém quando necessário para buscar mais profundidade nas reflexões (MINAYO, 2016).

Assim, no intuito de contribuir com os estudos sobre a uberização do trabalho, esta pesquisa teve como objetivo compreender como ocorrem as dinâmicas de ocupação dos espaços pelos entregadores de aplicativo durante as entregas no espaço urbano do Distrito Federal. A intenção foi caracterizar e qualificar a relação desses sujeitos com os espaços ocupados na cidade, identificando neste processo elementos que constituem a precarização do trabalho desta categoria. Além disso, também foi investigado quais as implicações dessa atividade na cidade e como essa, em uma via de mão dupla, também influencia a própria atividade. Como objetivos específicos, além de analisar dados primários disponíveis, realizar entrevistas semiestruturadas e de visitar ao campo, esperava-se descrever os espaços que os entregadores ficam durante as

entregas e o movimento realizado por eles do local de residência até as regiões de realização das entregas.

É importante ressaltar que no recorte desta investigação foram considerados para entrevistas *motoboys* (entregadores que utilizam a moto para realizar entregas) e *bikeboys* (entregadores que utilizam a bicicleta na realização das entregas), que trabalham para plataformas digitais, como é o caso do aplicativo de entregas *iFood* – principal empresa ativa no DF hoje. Não são contemplados neste trabalho os motoristas de aplicativo, que fazem o transporte de passageiros mediados pelas plataformas digitais tais como *uber*, *99pop*, *indriner* e outras.

### 3.1 Estratégias de pesquisa

Para análise dos dados a seguir, foi elaborada a ideia de dinâmicas no espaço urbano, que está categorizada de três maneiras: a primeira delas é a **dinâmica da escolha dos locais de entrega**. São diversos os fatores que influenciam essa decisão e nesse caso, a própria disposição e organização da econômica da cidade tem influência, como observados nos relatos. Depois, a **dinâmica no trânsito ou em trânsito**, que diz respeito a como esses entregadores precisam transitar até os locais de entrega dos pedidos enquanto suprem o tempo para cumprir as metas do aplicativo e da gameificação entre veículos maiores e pedestres. Por último, a **dinâmica dos locais de descanso e espera** entre as entregas, que trata dos locais que esses trabalhadores ficam em períodos de espera do pedido ou em descanso nos momentos de baixa demanda. Esses locais são diversos na cidade, desde os mais institucionalizados até estacionamentos e calçadas. As escolhas e a permanência nesses espaços ocorrem em meio a interação de entregadores, restaurantes, moradores, governos e espaços públicos e privados. Nestas dinâmicas também estão atravessados os fatores de segurança, seja ela posta no risco do deslocamento ou enquanto esses sujeitos estão parados nos espaços da cidade, sem proteção própria para si mesmos ou para os seus meios de locomoção. Nas categorias elencadas são observados elementos que demonstram a precarização do trabalho desta categoria.

Para atingir o objetivo do trabalho e descrever as dinâmicas acima, foram utilizadas quatro estratégias, resumidas no quadro 2.

Quadro 2 - Resumo das estratégias de pesquisa

Estratégia	Descrição	Variáveis analisadas/observadas
------------	-----------	---------------------------------

Entrevistas com 39 entregadores/as de aplicativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Análise de 39 transcrições de entrevistas online semiestruturadas realizadas entre janeiro e fevereiro de 2021.</li> <li>● Os contatos foram conseguidos através da metodologia bola de neve.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perfil</li> <li>Local de moradia</li> <li>Locais de entrega</li> <li>Perigos da profissão</li> <li>Pontos de descanso</li> </ol>
Entrevistas com 11 entregadores/as de aplicativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 11 entrevistas online semiestruturadas realizadas entre junho e julho de 2023; e</li> <li>● Os contatos foram conseguidos através da metodologia bola de neve;</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perfil</li> <li>Local de moradia</li> <li>Locais de entrega</li> <li>Perigos da profissão</li> <li>Pontos de descanso</li> </ol>
Entrevista com ator político	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Entrevista online semiestruturada com o Deputado Fábio Félix, autor da Lei 6.677 de 2020 sobre implementação de pontos de apoio.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Motivações para lei</li> <li>Avaliação da implementação</li> <li>Outros projetos</li> </ol>
Trabalho de campo	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Visita a três pontos de apoio localizados em diferentes regiões do Distrito Federal.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Localização</li> <li>Condições do espaço</li> <li>Avaliação pelos entregadores presentes</li> </ol>

Fonte: elaborado pelo autor (2023)

A primeira estratégia foi a análise dos dados coletados com os entregadores em 2021, organizada pelo Instituto Observatório Social (IOS) em parceria com a Central Única dos Trabalhadores (CUT) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT) e realizada pelos pesquisadores e pesquisadores do grupo de pesquisa Mundo do Trabalho e Teoria Social da Universidade de Brasília, coordenado pelo Professor Doutor Ricardo Festi. Esta pesquisa resultou no documento ‘Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife’ (CUT, 2023). Durante a pandemia da COVID-19 foram realizadas 39 entrevistas semiestruturadas através da plataforma de videoconferência *Google Meet* entre janeiro e fevereiro de 2021 com perguntas abertas e fechadas. O questionário, cuja aplicação durava em torno de 1 hora, perpassou questões sociodemográficas, sobre renda, percepções sobre o trabalho e sobre o cotidiano, avaliação das implicações desse trabalho e também sobre a organização e participação sindical desses entregadores. Frente à organização do território do DF, como descrito no capítulo anterior, foi

sugerido a inclusão de perguntas que trouxessem o local de moradia e os locais de entrega desses trabalhadores. As entrevistas foram gravadas com consentimento e depois transcritas.

Para contatar os entregadores nesta primeira estratégia foi utilizado o método bola de neve, onde um respondente indica outros e assim sucessivamente, o que gera uma rede de informantes que responderão ao questionário. A partir disso, o momento das entrevistas era agendado para o melhor dia e horário conforme a rotina do entregador. Como acordo, os microdados poderiam ser utilizados pelos pesquisadores e pelo grupo de pesquisa, desde que referenciados. Então, nesses depoimentos foram analisados depoimentos que versam sobre a ocupação do espaço, do trânsito, pontos de apoio, local de moradia, locais de preferência para realização de entregas e tipo de veículo utilizado na base de dados e na transcrição das entrevistas.

A segunda estratégia foi a realização de 11 entrevistas semiestruturadas com entregadores de aplicativo entre junho e julho de 2023. Estas entrevistas foram realizadas sem a mediação de outras instituições ou financiamento e os entregadores foram contatados através de busca ativa em redes sociais e grupos do *whatsapp* do autor e na indicação de conhecidos entre eles mesmos, na ideia do método bola de neve. Diferente do questionário da pesquisa anterior, este teve o foco apenas nas estratégias de entrega dentro do espaço e contemplou as seguintes temáticas (ver apêndice B): local de moradia e locais de realização das entregas; caracterização dos espaços onde espera ou descansa entre os pedidos; utilização dos pontos de apoio; riscos da atividade; e discriminação. Para reunir as informações, a estratégia utilizada – frente aos desafios metodológicos explicados no próximo tópico já percebidos na estratégia anterior – foi fazer as entrevistas através do aplicativo de mensagens *whatsapp*, com a possibilidade de resposta por áudio no momento em que fosse confortável para o entrevistado. Com anuência, as entrevistas, que aconteceram na forma de conversa no *whatsapp*, foram gravadas e depois transcritas para um documento próprio.

As 39 pessoas entrevistadas em 2021 na estratégia 1 são referenciadas durante o texto como grupo A. Já as 11 pessoas entrevistadas em 2023, compõem o grupo B. Ambos os relatos foram anônimos, portanto, a fala será identificada com a seguinte forma: letra do grupo+número da entrevista, como por exemplo A11 e B02. A escolha de separação entre grupos se deu pela diferença temporal das entrevistas e pela diferença metodológica na coleta dos dados.

Uma outra maneira de tratar desta temática e compreender as dinâmicas das entregas que acontecem no DF, foi a realização da entrevista com o deputado Fábio Félix, primeiro a propor a lei de pontos de apoio no Brasil. A entrevista com o deputado (ver no roteiro no



apêndice A) aconteceu em junho de 2023, depois de feito o convite por e-mail ao gabinete do mesmo. Com cerca de 13min, o depoimento abordou as seguintes temáticas: motivação para a lei e importância da mesma; avaliação da implementação; e outras iniciativas em curso. A escolha dessa entrevista com esse ator teve o intuito de agregar uma outra perspectiva, no caso política, de uma pessoa relevante para a classe, porta-voz da luta por direitos dos entregadores de aplicativo na Câmara Legislativa do Distrito Federal.

Por fim, foram realizadas três visitas ao campo com propósito de conhecer os pontos de apoio institucionalizados no DF<sup>10</sup>. Para tanto foram visitados durante julho de 2023, após a realização das entrevistas, os seguintes locais: i) o ponto de apoio do *iFood* em parceria com o Governo do Distrito Federal, primeiro resultado da Lei 6.677 de 2020, localizado no centro do Plano Piloto no Setor Comercial Sul (SCS) próximo ao parque da cidade; ii) o ponto de apoio oferecido pela Administração Regional do Lago Norte, localizado atrás do Shopping Iguatemi Brasília na RA Lago Norte; e o *iFood* HUB, localizado dentro do mesmo shopping; e iii) ao *iFood* Pedal, ponto de apoio localizado na rua Babaçu da RA Águas Claras. Nas visitas foram feitas observação e fotografias dos espaços, conversas informais com os entregadores presentes e com seguranças e/ou supervisores. Um dos seguranças aceitou fazer uma entrevista semiestruturada pelo *whatsapp* (ver roteiro no apêndice C).

Para Minayo (2016), o trabalho de campo é o que possibilita o pesquisador se aproximar da realidade que está sendo investigada, enquanto interage com os atores ali presentes, que são o sujeitos estudados na pesquisa e que fazem parte dessa mesma realidade. Segundo a autora, entende-se

campo, na pesquisa qualitativa como o recorte espacial que diz respeito à abrangência, em termos empíricos, do recorte teórico correspondente ao objeto da investigação (MINAYO, 2012 apud MINAYO, 2016, p.57)

Estas estratégias estão alinhadas com o que Magnani (2002) e Park (1967), consideram importante, que é a investigação dos processos sociais na cidade através dos olhares dos indivíduos que a vivenciam.

### 3.2 Os desafios das entrevistas

Os entregadores de aplicativo estão postos em uma condição onde o trabalho não tem hora, dia e limite para acontecer. Sempre em movimento, essas pessoas tem um tempo restrito,

---

<sup>10</sup> Os *points*, locais improvisados para estadia desses entregadores não foram visitados por dois motivos: i) recurso de tempo; ii) quantidade e variedades de *points* espalhados pelo DF. Entendeu-se que visitar os três institucionalizados faria mais sentido para a dimensão e limitações deste trabalho.

onde rapidez e dinheiro são elementos associados. Interromper essas pessoas durante a realização das entregas sem alguma forma de recompensa seria inviável.

As entrevistas realizadas em 2021 durante a pandemia da COVID-19, passaram por diversos desafios, dentre eles o mais significativo foi o tempo para realizar a entrevista. No geral os entregadores concederam os depoimentos enquanto esperavam por outros pedidos, descansando ou em dias de folga. No primeiro caso, a atenção e participação estava condicionada ao alerta do aplicativo para realização de alguma entrega. Além disso, as entrevistas, que precisavam ser gravadas, estavam suscetíveis a qualidade da internet desses entregadores e também do ambiente em que estavam naquele momento. Outro fator percebido foi o desgaste frente à tantas perguntas, com dez sessões, os entrevistados e entrevistadores estavam cansados ao final. Pesar disso, considera-se a estratégia como exitosa, pois rendeu uma série de análises que impactaram na reivindicação por direitos desses trabalhadores em parceria com os próprios pelo grupo de pesquisa Mundo do Trabalho e Social da UnB.

Frente a essas percepções, nas entrevistas realizadas em 2023 foi elaborado uma outra estratégia que, prevendo as condições postas da realização do trabalho, minimizasse as adversidades observadas. Para tanto as perguntas foram feitas através do aplicativo de mensagens *whatsapp*, levando em consideração o uso desse aplicativo para comunicação entre os próprios entregadores (BORGES, 2023) e da utilização do aparelho celular a todo tempo das entregas, pois este hospeda a plataforma que comunica as informações sobre os pedidos e os trajetos a serem seguidos. Para não ocupar muito do tempo, foram elaboradas perguntas diretas ao problema tratado nesta Monografia e sugerido que as respostas fossem encaminhadas por áudio no momento possível para esses entregadores, sem atrapalhar a atividade. Dos 17 entregadores contatados, 11 responderam. Nesta estratégia foram percebidos outros contratempos que valem ser descritos nesta metodologia:

- I. Alguns entregadores aceitavam responder a pesquisa, mas o esqueciam de fazer, alegando estarem imersos nas atividades ou na correria. Por isso, o pedido de respostas precisou ser reforçado com alguns deles mais de uma vez. Alguns diálogos, entre aceite de participação, envio das perguntas e envio das repostas, aconteceram em mais de dois dias. No entanto, cabe ressaltar que quando focados em responder, as respostas eram enviadas rapidamente em menos de 5 minutos.
- II. Mesmo sugerido a resposta por áudio, alguns dos entregadores responderam em texto. Percebeu-se que essas falas eram mais superficiais (com poucas palavras

ou apenas sim e não), enquanto nos áudios os comentários eram mais extensivos. Por isso algumas perguntas foram refeitas, reescritas ou aprofundadas de outra forma entre diálogo com o autor.

- III. O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (ver apêndice D) enviado no formato de PDF para explicar o intuito e anonimato da pesquisa foi um entrave. Apesar de informados de que o aceite poderia ser feito por áudio, alguns tentaram assinar e ao não conseguir isso atrapalhou tempo e afetou andamento das perguntas, caindo no primeiro tópico desta lista. Por isso, o envio do PDF foi descontinuado e as informações sobre a pesquisa e o anonimato foram incorporadas à mensagem com as perguntas da entrevista.
- IV. Nas primeiras entrevistas foi enviado a apresentação e a mensagem perguntando sobre o aceite, e só após esse momento era encaminhado o roteiro de perguntas. O problema foi que nesse meio tempo, alguns que aceitaram participar não voltaram para responder ao questionário. Por isso, posteriormente nas outras entrevistas, ao encaminhar a apresentação, a pergunta de aceite e o roteiro também estavam juntos.
- V. Uma das entrevistas foi perdida porque o entregador em questão estava com a função de mensagens temporárias do *whatsapp* habilitada. Esse recurso permite que as mensagens sejam excluídas automaticamente depois de um determinado tempo. Nesse sentido, antes que a gravação da conversa fosse realizada, as mensagens foram excluídas.
- VI. Frente a dificuldade de conseguir respostas, foram considerados também dois entregadores que já não realizavam mais entregas no momento da entrevista, mas o fizeram recente ainda no ano de 2023. Também foi aceito um entregador que possuía vínculo com restaurante e residia no entorno do DF.

Mesmo frente aos problemas relatados acima, acredita-se que a estratégia atingiu o objetivo ao conseguir as respostas e manter o diálogo com os entregadores na forma e no tempo que se sentiam confortáveis. Os dados constituídos através dessas 11 entrevistas compuseram bem a análise das dinâmicas no espaço junto aos outros 39 depoimentos e também aos dados coletados em campo.

Ainda, cabe ressaltar algumas limitações da pesquisa: as entrevistas não conseguiram contextualizar um recorte das entregadoras do sexo feminino neste espaço; os dados versam principalmente sobre a dinâmica desses entregadores na RA Plano Piloto, e tendo em vista a

concentração da demanda nela, as estratégias em outras regiões podem ter especificidades diferentes; considera-se que mais tempo passado com os entregadores e entrevistas realizadas em maior profundidade poderiam dar ainda mais qualificação e revelar outras dinâmicas e estratégias que podem não ter sido contempladas nesta pesquisa.

### **3.3 Segregação no Distrito Federal e preferência pelo Plano Piloto**

Do grupo A, dos 39 entrevistados 92% eram homens, 68% se autodeclararam negros (pretos e pardos) e 24% como brancos. Sobre a escolaridade, 48,06% possuíam o ensino médio completo, seguido de 16,9% com o fundamental incompleto e aquelas com médio incompleto com 14,58%. 48% desses entregadores estavam na faixa etária de 30 a 45 anos. Do grupo B, 10 eram do sexo masculino e 1 uma pessoa do sexo feminino. A maior parte dos entrevistados possuía de 20 a 28 anos, exceto um respondente que possuía 31 anos. Sobre raça/cor, 6 autodeclararam serem negros e 5 brancos.

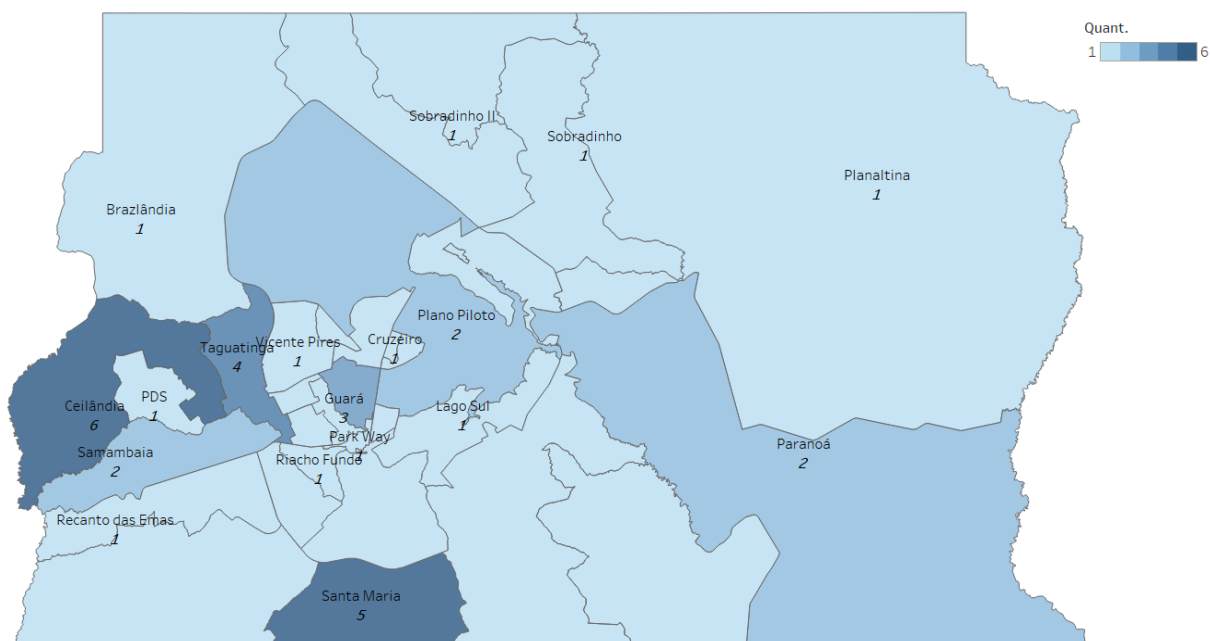
Dentre os trabalhadores entrevistados no grupo A, constatou-se, apesar de não se concentrarem em uma RA específica (ver mapa 2), habitam principalmente naquelas consideradas de média-baixa renda de acordo com classificação da PDAD 2021<sup>11</sup>, que é o Ceilândia (6), Santa Maria (5) e Taguatinga (4), considerada média-alta renda, e cidades do entorno (4). É importante ressaltar a fala de um dos entregadores que reside no Plano Piloto e que evidencia a sua condição de moradia e dependência desse centro:

*Atualmente, eu, é devido... até falo com os meus amigos que a maioria mora assim, afastado, mais no entorno né. Eu optei por alugar só um quarto com banheiro aqui próximo da área que os aplicativos funcionam melhor. Então atualmente estou morando aqui na vila Telebrasil. (depoimento do entregador sobre morar no Plano Piloto para favorecer as entregas; A08)*

---

<sup>11</sup> Os grupos de rendimento são utilizados pela Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) em parceria com o IPEDF e o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese). E estão classificados da seguinte forma: compõem o grupo 1 (alta renda) as RAs Águas Claras, Jardim Botânico, Lago Norte, Lago Sul, Park Way, Plano Piloto e Sudoeste/Octogonal; no grupo 2 (média-alta renda) estão Arniquireas, Candangolândia, Cruzeiro, Guará, Núcleo Bandeirante, SIA, Sobradinho, Taguatinga e Vicente Pires; no grupo 3 (média-baixa renda) estão Ceilândia, Gama, Riacho Fundo, Samambaia, Santa Maria e Sobradinho II; por fim no grupo 4 estão Brazlândia, Fercal, Itapoã, Paranoá, Planaltina, Recanto das Emas, Riacho Fundo II, S. Nascente/P. do Sol, São Sebastião, SCIA-Estrutural e Varjão.

**Mapa 2** - Distribuição dos entregadores de aplicativo por RA de moradia (Grupo A)



Fonte: elaborado pelo autor (2022) (n=39, grupo A).

Nas entrevistas realizadas em 2023, a condição é parecida. Como observado na tabela abaixo, 7 dos entrevistados residem dispersos no território nas RAs classificados como renda média-baixa ou renda baixa.

**Tabela 1** - RA de moradia do grupo B e classificação do grupo de renda

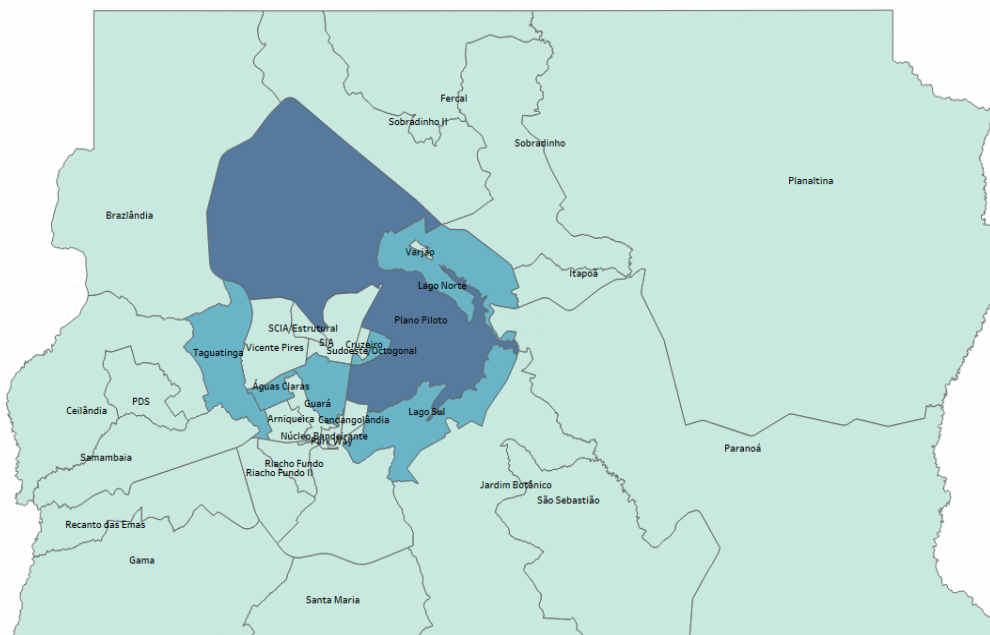
RA de moradia	Classificação do grupo de renda da RA	Quant. de entregadores
Guará	Renda média-alta	2
Santa Maria	Renda média-baixa	2
Paranoá	Renda baixa	2
São Sebastião	Renda baixa	1
Taguatinga	Renda média-alta	1
Samambaia	Renda média-baixa	1
Ceilândia	Renda média-baixa	1
Águas Lindas de Goiás	-	1

Fonte: elaborado pelo autor (2023) (n=11, grupo B)

Quando perguntados as RAs que preferem trabalhar (foi aceito mais de uma alternativa), a RA Plano Piloto foi escolhida por 75% dos entregadores, seguido de Águas Claras (43%),

Guará (40%), Taguatinga (38%), Lago Sul (35%), Lago Norte (33%) e Sudoeste/Octogonal (30%) (ver mapa 3). Nota-se a preferência por regiões de renda média-alta e renda alta em detrimento das regiões que residem, mesmo que estas sejam populosas. O grupo B também demonstra a preferência pela RA Plano Piloto, dos 11 entrevistados, 7 afirmam fazer entregas nesta região em decorrência da quantidade de pedidos. Em ambos os grupos é disperso as entregas entre a Asa Norte e a Asa Sul, bairros do Plano Piloto. Na preferência de entregas desse grupo também apareceram Águas Claras e Sudoeste como locais com alta demanda de pedidos.

**Mapa 3** - Distribuição das RAs por preferência para realização de entregas (Grupo A)



Fonte: elaborado pelo Autor (2022) (n=39, grupo A)

Como observado no mapa 2, com a cor azul mais destacada no Plano Piloto, segundo um dos depoimentos esta é uma região “quente” para entregas:

*Então, por aplicativo, como eu moro ali no Guará eu já ligo o aplicativo ali, é o Guará bipa legal, aí já pode bipar ali pra Águas Claras, Vicente, Taguatinga, pro Plano Piloto também, entendeu? Plano piloto tem muita entrega, mas no geral no DF inteiro você vai ter bastante chamado, depende muito de você tá naquele momento ali, né? Acho que o plano piloto colocaria aí como um local bem quente, vamos dizer assim pra entregas. (B11)*

Outro motivo para entrega nesta RA é a facilidade para mobilidade. De fato, no Plano Piloto é onde está localizado o terminal rodoviário que concentra os transportes com vazão para todas as Regiões Administrativas, incluindo as duas linhas de metrô do DF. Essa concentração faz com que a movimentação dentro do território a partir da Rodoviária do Plano Piloto seja ágil:

*Eu entrego no Plano Piloto todo na verdade, mais na Asa Sul pra ser mais específico. Eu escolhi esse local por ficar perto de tudo, da rodoviária, questão de chegar e ir embora. (B05)*

Portanto, com esses dados, é perceptível que esses entregadores são de regiões mais afastadas do centro do Plano Piloto, mas ainda sim dependem desse centro para trabalhar. A marginalização no território, já discutida no capítulo anterior, se concretiza no movimento pendular também observado na realização de entregas por aplicativo. Dois relatos elucidam esta ideia:

*Como eu falei eu rodo na asa sul e asa norte, são locais onde tem bastantes servidores públicos certo? Então assim o decaimento de entregas chega a ser pouco né, então quando é final de mês assim que os pedidos diminuem pouca coisa né, ainda tem, tem assim uma quantidade considerável em relação aqui pra Ceilândia, pra setor Samambaia, até mesmo em Taguatinga tem uma, o nível de queda das entregas você consegue notar mais. – (fala do entregador sobre o poder de compra de quem reside no Plano Piloto, o que torna mais favorável as entregas, as quais caem pouco no fim do mês em comparação com as outras RAs citadas A37)*

*Quando trabalhava em app, eu ia todo dia pro Plano, moro na Ceilândia, andava 29km até o Plano pra trabalhar lá, e almoçava lá também. Eu saía de casa às 10h e voltava às 22h. Às vezes voltava 23h (...) – (fala do entregador sobre morar na Ceilândia e trabalhar no Plano Piloto A61)*

De acordo com o depoimento do deputado Fábio Félix, a lei dos pontos de apoio precisa ser aperfeiçoada já que nem toda RA precisa de um desses equipamentos. Algumas localidades têm pouca concentração de entregas enquanto outras, como Plano Piloto e Águas Claras tem muita demanda, logo precisam de mais do que um espaço de ponto de apoio.

Através das respostas dos dois grupos pode-se perceber que na dinâmica de escolha dos locais de realização das entregas estão dois fatores: o principal deles é maior demanda, que está localizado na RA Plano Piloto, e o outro é a proximidade da residência. Como discorrido no tópico 2.5 do capítulo 2, os entregadores de Bogotá na Colômbia também têm como fator principal para as entregas realizá-las as em locais da cidade com estratos superiores (SALCEDO; LONDOÑO-BECERRA, 2021).

Percebe-se então que o padrão de trabalho que os entregadores de aplicativo criam no Distrito Federal está associado à constituição do centro econômico da capital localizado no Plano Piloto, e esses trajetos (Magnani, 2002) são pendulares dentro do estado. O que demonstra a então posta marginalização no território, como bem elaborada por Paviani (2010), observada na dinâmica da uberização do trabalho; anos depois dos seus escritos, apesar das entregas serem passíveis de realizadas em qualquer localidade, ainda concentra a RA Plano Piloto. Nesta concentração, que é onde estão postos os frutos do ideal modernista, inevitavelmente a atividade é colocada em conflito com os ideais desse espaço, como dentre

um dos exemplos descritos à frente no desconforto nos moradores pela permanência de entregadores nos *pilotis* dos blocos das superquadras. Dentro da lógica da ecologia humana de Park (1967) também é possível refletir sobre as distâncias sociais dentro da cidade, de classe, raça/cor desses trabalhadores que residem distante do Plano Piloto.

### **3.4 Pontos de apoio, ruas, calçadas, praças...**

De acordo com dados do grupo A, as pausas entre as entregas são realizadas principalmente para esperar o próximo pedido (50%), para se alimentar (40%) e para aguardar a retomada de picos dos pedidos (40%). São durante esses momentos que é possível observar uma das condições que demonstram a precarização deste tipo de trabalho, assim como em outras vistas em Abílio (2020a), Antunes (2020) e Borges (2023) nos capítulos anteriores. Durante o repouso, para ambos os grupos, surgem diversas nomeações dos espaços que esses entregadores costumam estar: ruas, praças, sombras, estacionamentos, atrás de restaurantes, base de táxi, na própria moto e em pontos de apoio. Esses locais frequentemente não possuem condições adequadas para estadia, com o fornecimento de água, assentos, energia, banheiros e tomadas. São diversos os relatos:

*Aqui na Asa Sul, nesse local aqui ó debaixo das árvores aqui onde, aqui abaixo dá 300 e, entre a 502 e a 302. Isso, onde tem uns pé de manga aqui, tem uma sombra, inclusive até eu acho que até incomoda né os moradores (...). O único local que eles ainda deixa nois utilizar o banheiro é ali no shopping ali ao lado, tem um shopping bem aqui ao lado e aí nois utiliza lá né, mas mesmo assim, muita das vezes eles ficam de cara feia né. (A40)*

*Ah, eu sento numa calçada, se tiver uma praça eu sento no banco da praça. Se tiver uma árvore, eu sento debaixo da árvore. (A22)*

*Na rua mesmo. Levo uma rede, tem um lugar na L2 e tem um no Eixo Norte. É descampado, do lado de uns prédios, tem bastante árvore e a gente leva uns papéis e descansa lá. (A61)*

*Não toca pedido então a gente usa como descanso passar um pouco do tempo também né, aí as tem praças, bancos no meio das das quadras, né? Dos prédios. Então a gente senta ali na sombra, toma água, a gente às vezes faz amizade com o porteiro, né? Do prédio, do bloco que aí assim a gente tem um apoio a mais em questão de água, entendeu? Às vezes uma tomada pra carregar o celular, né? Essas coisas que ajudam muito, é como você não tem um ponto de apoio fixo por perto. (B05)*

Os condicionamentos dessa estadia no espaço estão à mercê dos restaurantes, de “camaradas” como porteiros e outras lojas, dos pontos de apoio oferecidos pela empresa *iFood* ou pelo GDF, ou de nenhum apoio. De acordo com a fala do deputado Fábio Félix são dois os tipos de locais para descanso/espera: os semipontos de apoio e os pontos de apoio. O primeiro se refere aos locais que os restaurantes parceiros oferecem para a permanência do entregador. De acordo com as falas dos entrevistados, o restaurante oferecer este espaço não é algo



obrigatório e os recursos ficam à critério de cada estabelecimento. Essa associação com os lojistas também gera conflitos, pois alguns deles veem os entregadores como intrusos naquele espaço e não aceitam a presença dos mesmos. No geral, é consenso que todos os restaurantes tendo condições mínimas de apoio e respeito, tornaria o descanso/espera entre as entregas em melhores condições. De acordo com o *iFood* (2023b) são 140 pontos de apoio no DF nesta modalidade de restaurante parceiro. Algumas falas demonstram a relação, seja positiva ou negativa com esses restaurantes:

*Aí lá na Ceilândia tem uma padaria que o pessoal fica, sabe? Aí eu fico lá e em Águas Claras e eu fico na praça que tem lá. (B08)*

*Os lojistas simplesmente podiam ter um apoio da gente ficar na frente da loja, muitos deles não querem, a gente tem que ficar debaixo de sol, debaixo de chuva. (B06)*

*Essas lojas servem como ponto de apoio. E a gente não fica dentro da loja, né? Mas eles reservam o espaço na parte de trás ou na parte da frente, coloca banco. (B05)*

*Tipo até tem alguns restaurantes que são até de boa, entendeu? Eles dão uma área ali pro motoboy encher a garrafa d'água dele lugar pra ele sentar, lugar pra ele carregar o celular, entendeu? Isso tendo em todo restaurante, cara, um ponto de apoio assim, já seria muito bacana, tá ligado? (B04)*

*Em quase todos os restaurantes, se você chegar lá, você fica em pé. Não tem uma cadeira para você sentar. Você senta nas calçadas, esperando o pedido que as vezes demora mais de uma hora. Uma vez eu fui reclamar para o dono e ele me disse: "você tem que esperar aí calado, pois eu estou pagando a sua taxa". (A52)*

*É porque, tipo, devido a ação do tempo, da moto, do sol, é fumaça...o cara chega todo queimado por conta do sol, todo molhado com capa de chuva. Como o cara vai entrar no restaurante assim? Eu acho que ele tinha que ter um lugarzinho bacana pra ir deixar, entendeu? (A08)*

Por outro lado, seguindo a segunda categoria posta pelo deputado, os pontos de apoio em si, entendido aqui como os institucionalizados, não chegam na maior parte dos entregadores. Mesmo que com a lei do ponto de apoio publicada em 2020, o DF só conta com apenas um fruto dela até então, que é o ponto de apoio do *iFood* com parceria do GDF localizado próximo ao Parque da Cidade, no Setor Comercial Sul. De acordo com deputado, a demanda dos pontos de apoio surgiu dos próprios entregadores durante a pandemia da COVID-19. Segundo o mesmo, os entregadores realizavam uma das atividades essenciais durante o isolamento social e configuram um dos grupos que mais se expôs em meio as adversidades ao garantir alimentos para a população. Neste contexto, algumas das demandas apresentadas e que culminaram na norma estão descritas na fala do deputado ao ser indagado sobre a motivação para criação dos pontos de apoio:

*Naquele contexto a gente tinha uma reclamação muito recorrente dos entregadores em relação a um espaço pra carregar o celular que era o principal instrumento, ferramenta de trabalho, pra descansar porque existe uma distância grande entre os*

*horários de pico, de entrega, então existe um horário ocioso bem grande e que eles não conseguem voltar pra casa porque as distâncias geralmente são muito longas e não vale a pena gastar gasolina pra voltar pra casa, então eles ficam um longo período nos territórios onde tem a concentração das entregas. Então era preciso um espaço pra descanso, nesse espaço tinha que ter o mínimo de estrutura, um banheiro pra ser usado, pra dar algum tipo de dignidade na mínima e também o micro-ondas, um lugar pra esquentar quentinha, comer e aí nós tivemos a ideia dos pontos de apoio proposta pelos próprios entregadores e apresentamos um PL para garantia de pontos de apoio no Distrito Federal como obrigação legal das empresas que prestam serviço.* (trecho da entrevista com o Deputado Fábio Félix)

No trabalho de campo, este ponto de apoio foi visitado (ver Imagem 1). O responsável pelo local, contratado através de uma empresa terceirizada e que cuida da limpeza, da manutenção e da vigilância do espaço, conta que o ponto de apoio é bastante utilizado pelos *motoboys* principalmente entre às 14h e 17h da tarde. Os *bikeboys* frequentam o espaço, mas não como os *motoboys*. Assim como, segundo o segurança, sobre a distinção de sexo ele informa que: “arrisco dizer que a cada 100 que aparece 97 é homem”. No geral informou que a avaliação desse ponto de apoio pelos entregadores é positiva. O mesmo se comprova com as conversas informais com os dois entregadores que estavam no local no dia da visita, ambos informaram – um deles estava ali pela primeira vez, que o espaço era “só o ouro”. De fato, o espaço cumpre como a proposta da Lei 6.677 de 2020 ao possuir banheiros, espaços para refeição, internet, pontos de recarga e bancos para descanso.

**Imagem 1** - Ponto de apoio RA Plano Piloto (próximo ao Parque da Cidade)



a. fachada do ponto de apoio com mesas



b. banheiros do ponto de apoio



c. cozinha e utensílios no ponto de apoio



d. área de descanso com bancos no ponto de apoio

Fotos: Diego Loiola (jul/2023)

Porém, é notável na fala dos entrevistados do grupo B o desconhecimento desse ponto de apoio ou a não utilização por não estar localizado próximo de onde realizam as entregas. A infraestrutura está localizada na área central do Plano Piloto, distante da Asa Norte e Asa Sul onde estão concentrados muitos pedidos. No geral, através das entrevistas pode-se perceber a falta de outros pontos de apoio no território (reclame já visto no grupo A em 2021).

*Então, falta muito ponto de apoio, né? Falta muito ponto de apoio, seria interessante de apoio terem aí Bebedouro, tomada pra carregar o celular, um lugar pra descansar, isso aí realmente tem que ser trabalhado pelo menos pelo iFood que é o aplicativo que eu que eu utilizo pra fazer as minhas entregas, acho que seria interessante. (B11)*

*Eu entrego no Plano Piloto todo na verdade, mais na Asa Sul pra ser mais específico. Eu escolhi esse local por ficar perto de tudo, da rodoviária, questão de chegar e ir embora e por conta de onde eu trabalho fixo também, que eu trabalho na Asa Sul. Bom, eu descanso entre um pedido e outro nas pracinhas entre as quadras, é ou nos pontos de apoio também quando tem a ponto de apoio perto. (B05)*

*não utilizo, não existe ponto de apoio na região de entrega que prático; necessitamos de mais pontos de apoio, se cada região de entrega tivesse um ponto acredito que já seria o suficiente para atender a demanda dos motoboys (B01)*

*Não temos lugares certos né? A gente não tem apoio de um, até os pontos de apoio que fizeram já não tem mais energia pra gente ficar lá, não tem um banheiro decente pra gente poder utilizar, né (B06)*

A última fala destacada (B06) é referente à estrutura localizada na RA Lago Norte, outro ponto de apoio institucionalizado visitado no trabalho de campo. Este ponto de apoio situado próximo ao Shopping Iguatemi Brasília tem condições opostas ao ponto de apoio descrito acima e não surge como fruto da lei dos pontos de apoio. O local, semelhante a uma parada de ônibus (ver Imagem 2), não possui energia, água e banheiros. Mesmo que anunciado na fachada (ver

imagem 2b), inaugurado em abril de 2022<sup>12</sup>, o espaço não possui wi-fi, tomadas e espaço adequado para refeição. Coordenado pela Administração Regional do Lago Norte, o local não possui serviço de limpeza e é cuidado pelos próprios entregadores que o utilizam. Também não há a presença de um segurança.

**Imagem 2 - Ponto de apoio da RA Lago Norte**



a. frente do ponto de apoio (é possível observar o Shopping Iguatemi logo atrás da infraestrutura)



b. ícones de disponibilização de internet, energia e espaço para refeição na fachada do ponto de apoio



c. espaço para descanso e refeições do ponto de apoio



d. tomadas sem energia no ponto de apoio

Fotos: Diego Loiola (jul/2023)

Os dois motoboys presentes no espaço informaram que o *iFood* não tem vínculo nenhum com o espaço, que surgiu por pressão do Shopping Iguatemi ao alegar que os muitos entregadores que ficavam dentro do shopping à espera do pedido causavam “tumulto” no ambiente. A partir disso, o protocolo desde então para entrada no estabelecimento no momento

<sup>12</sup> GDF inaugura ponto de apoio para motoboys no Lago Norte. Disponível em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2022/04/02/gdf-inaugura-ponto-de-apoio-para-motoboys-no-lago-norte/>>. Acesso em 17 de julho de 2023.

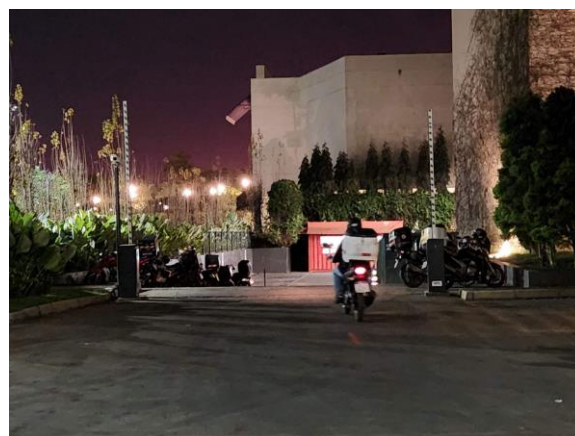
de retirar o pedido é informar o número do mesmo e a placa do veículo. Dentro do shopping existe o denominado *Ifood HUB* (ver Imagem 3)<sup>13</sup>, onde o próprio *iFood* desce com o pedido para retirada do entregador. Este local fica nas docas, onde param os caminhões que abastecem as lojas e assim o entregador não precisa entrar no shopping e dividir o espaço com os consumidores daquele ambiente. Esta situação é diferente de outros shoppings do DF, como o Shopping Conjunto Nacional (localizado próximo a rodoviária do Plano Piloto) e o JK Shopping (localizado na RA Ceilândia) onde, através de observações, notou-se que os entregadores sobem até a praça de alimentação onde estão os restaurantes, e transitam junto com os consumidores do local.

Um dos *motoboy*s relatou, enquanto pegava na própria jaqueta que estava vestindo, que essa atitude do *iFood* era boa, porque trabalhando o dia todo e ficando sujos, eles não precisavam entrar no local e se sentirem constrangidos. Esses mesmos entregadores consideram que o ponto de apoio do “centro” (próximo ao Parque da Cidade e já descrito aqui, ver Imagem 1) é melhor, mas demonstram insatisfação por ser apenas um e muito pequeno. Além disso, alegam que foi feito apenas para dizer que a lei dos pontos de apoio tinha sido cumprida.

**Imagem 3** - *iFood HUB* localizado dentro do Shopping Iguatemi Brasília



a. fachada do *iFood HUB*



b. momento que um *motoboy* entra para retirar um pedido

Este ponto de apoio no Lago Norte está sem energia há mais de um ano e costuma encher no horário do almoço. No período da noite não é frequentado por muitos entregadores porque no escuro correm mais risco de terem a moto roubada e sofrerem assaltos. Também relatam que

---

<sup>13</sup> O segurança do shopping não permitiu a aproximação neste quiosque do *iFood*, relatado pelos entregadores como HUB. Esta nomenclatura no site no *Ifood* (ver Quadro 1) se refere a pontos de apoio que têm água; bancos para descanso; e tomadas e banheiro. No entanto, por não ser permitida a proximidade, não foi possível fazer essa conferência.

os entregadores de bicicleta quase não passam por ali. Ao serem perguntados se utilizavam o comércio ao redor para carregar os celulares, informaram que não utilizavam e precisavam andar com bateria portátil. Informam também que quando chove, ficam “largados na chuva” porque o espaço não protege bem.

Quando questionados do porquê que o Iguatemi tinha feito a pressão para criação do ponto de apoio, foi respondido, além do já descrito acima, que “ali é alta elite, os seguranças andam armados”. A pressão desse estabelecimento para a expulsão dos entregadores demonstra a higienização já discutida no espaço de consumo por Bauman (2021). Neste espaço de consumo não são aceitos “intrusos”, pessoas mal intencionadas e “perigosas”, para que assim não ocorram interferências naquele local de consumo comum. A mesma lógica pode estar impressa nos restaurantes destacados acima, que entram em conflito com a permanência dos entregadores nesses espaços.

Nas entrevistas foi informado outro ponto de apoio localizado na RA Águas Claras, o chamado *iFood* Pedal (ver Imagem 4), também descrito no site no *iFood* (IFOOD, 2023a). O ponto de apoio é bem avaliado por aqueles que utilizam e também influencia na escolha da RA para a realização das entregas, como possível perceber nas falas abaixo, que contrapõem outras regiões:

*Estou pensando em ir pra Asa Norte alguma vez e Águas Claras também. São os lugares ali que mais tem demanda de Brasília, três lugares. É Plano Piloto, Sudoeste e Águas Claras; Águas Claras existe um point lá que é da Tembici, onde aluga bike, entendeu? Ai dá pra encher a garrafa e botar marmita pra esquentar no micro-ondas e pá bacana. Agora assim, Asa Sul e Sudoeste não tem, não tem os pontos. (B04)*

*Eu utilizo o de Águas Claras, acho de Águas Claras top de verdade acho, eu acho de Águas Claras top, agora acho muito ruim muito horrível né? IFood é uma empresa multimilionária né? Não dá um point assim né cara? Não querer ouvir não que não ir atrás não se esforçar para entender e compreender os entregadores, entendeu? (B04)*

*Sim, assim de bike sim, por isso que eu prefiro até ciclovias por isso que assim Águas Claras o bom de Águas Claras é que ela tem ciclovia de ponta a ponta graças a Deus. O sudoeste também tem ciclovias de ponta a ponta, entendeu? A asa sul né? Ela não tem tanta ciclovia porém tem as calçadas né? E a gente divide as calçadas com os pedestres até mesmo quando tem ciclovia os pedestres também usam ciclovia, né? (B04)*

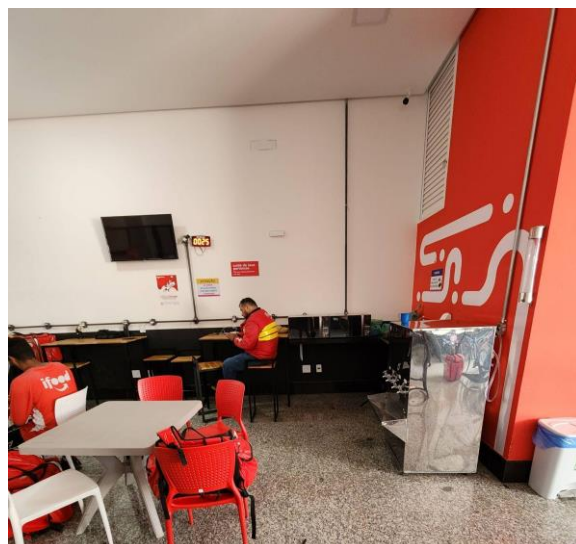
Este ponto de apoio é uma iniciativa da própria empresa *iFood* com a empresa de aluguel de bicicletas Tembici. Lá, os entregadores podem alugar uma bicicleta para fazer as entregas e para isso precisam aderir ao plano dentro da própria plataforma do *iFood*. O local conta com a figura de um supervisor e possui banheiros, *pufs*, mesas e cadeiras, tomadas e internet (ver imagem 4). Em diálogo com os entregadores presentes no local, eles avaliam o

local como muito bom e que, mesmo específico para bicicletas, acolhe todos os entregadores da região.

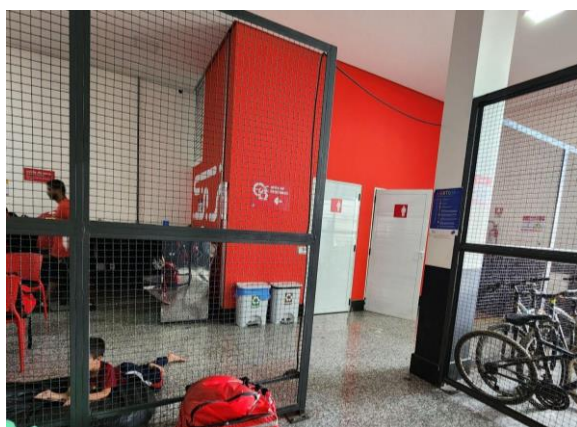
**Imagem 4** - iFood Pedal localizado na RA Águas Claras



a. fachada do iFood Pedal



b. cozinha do ponto de apoio junto com espaço para refeição



c. banheiros do ponto de apoio



d. placa informando que o local é um “ponto de encontro”

Fotos: Diego Loiola (jul/2023)

No dia 5 de maio de 2023 foi ao ar uma reportagem do DFTV, telejornal do Distrito Federal, que relata o incômodo de moradores da Asa Sul com a presença improvisada de entregadores próximos aos blocos residenciais<sup>14</sup>. É alegado que os espaços ficam com lixo e que os entregadores dormem/descansam nos *pilotis*. Segundo o depoimento de um morador, a

<sup>14</sup> Ponto de apoio para entregadores, no Lago Norte, não funciona. Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/videos-bom-dia-df/playlist/videos-bom-dia-df-de-sexta-feira-5-de-maio-de-2023.ghtml>. Acesso em 22 de jul. de 2023.

presença desses entregadores nas áreas verdes e no *pilotis* gera constrangimento e dificulta a locomoção porque deitados ou sentados obstruem a passagem, o que ocasiona na necessidade dos moradores fazerem uma outra rota para ir ao mercado ou a outros locais. Mesmo que na fala seja reconhecido a necessidade de espaços adequados para o descanso desses entregadores, o relato demonstra algo parecido com o que acontece em Bogotá e Wuhan, que é o conflito com o espaço público entre moradores e entregadores. Os *pilotis* foram pensados inicialmente para serem de livre passagem entre os blocos das superquadras e são espaços públicos.

Em suma, os relatos dos entregadores de aplicativo sobre se distribuírem mais nas praças, estacionamentos, *points* e em outros espaços sem infraestrutura ainda são muitos, o que é esperado frente à falta dos pontos de apoio em outras localidades. No geral, os dois pontos de apoio que possuem infraestrutura e equipamentos adequados são bem avaliados. De acordo com o deputado Fábio Félix, esses pontos de apoio promovem a dignidade a estes entregadores, então além de mais infraestruturas proporcionarem mais conforto, poderiam também reduzir os contratempos e reclamações sofridas durante as entregas.

De acordo com o deputado, o próximo ponto de apoio já está sendo planejado e será na RA Lago Sul:

*O Lago Sul é um espaço específico do Lago Sul, né? Que atende Jardim Botânico, Lago Sul e outras regiões há uma demanda grande dos entregadores com mais de 100 motos ali que hoje não tem estrutura, não tem lugar pra carregar o celular, então hoje são territórios que a gente vê que são demandas dos entregadores. Semana passada eu recebi um grupo de entregadores aqui trazendo essa demanda pra nós do próximo ponto de apoio e aí eles já indicam o lugar. Inclusive nós chamamos a empresa pra apresentar essa demanda também.* (trecho da entrevista com o deputado Fábio Félix)

Ainda, o deputado avalia que a empresa (principalmente a *iFood*) não tem se empenhado na implementação dos pontos de apoio porque está mais concentrada no faturamento. Além disso, entende que a Lei 6.677 de 2020 deve ser aprimorada para estruturação de pontos de apoio em RAs que realmente precisem. Entendeu-se por essas entrevistas que essas infraestruturas deveriam ser construídas onde ocorre concentração de pedidos no geral, não limitando à instalação à uma região administrativa em específico:

*A gente precisa aperfeiçoá-la futuramente porque alguns territórios não precisam de ponto de apoio porque a concentração de entregas é muito pequena. Então a gente precisa colocar essa ressalva na lei.* (trecho da entrevista com o deputado Fábio Félix).

Em meio a estas dinâmicas e conflitos, é possível observar a maneira como o descanso e dignidade desses entregadores são tratados de forma precarizada. A falta da garantia de direitos os deixa literalmente à mercê do que a cidade pode oferecer, positivamente ou



negativamente. É possível refletir também que é como se esses entregadores, mesmo realizando uma atividade completamente difundida na rotina dos habitantes da cidade, devessem ser invisíveis para não “manchar” a imagem dos locais. Além de não conseguirem ter o devido descanso, ainda são discriminados, enquanto sentem medo pelo trânsito e pelos espaços inseguros.

A permanência dessas pessoas nesses espaços, os conflitos gerados por isso e a falta de uma institucionalização robusta pelas empresas, enquanto tudo isso ocorre frente às interações de uma metrópole, demonstram como a avaliação dessas dinâmicas são importantes para qualificar os novos processos e relações de trabalho que surgem com a uberização.

A constituição de espaços dignos para estadia desses entregadores é importante, como já levantado por Borges (2023) ao tratar dos *points*, para construção de uma coletividade entre esses entregadores. São nesses espaços que articulam vivências, ideias e promovem reivindicações. Além de que, em consonância com a ideia de região moral de Park (1967) e dos pedaços de Magnani (2002) esses espaços são importantes para identificações e expressões subjetivas àquele grupo. No *iFood Pedal*, visitado em Águas Claras, foi possível observar diversas fotos dos entregadores juntos coladas na grade ao lado de onde faziam as refeições.

### **3.5 Profissão perigo: trajetos e segurança**

Outro fator relevante a ser considerado na realização das entregas é os trajetos que esses entregadores percorrem entre restaurantes, suas próprias casas e os locais de realização das entregas. Ao serem perguntados se a profissão oferecia algum risco, 95% do grupo A relatou que estes estão relacionados ao trânsito (colisões, batidas e estresse) e 85% a assaltos e outras questões de segurança. No grupo B, ao serem indagados sobre o mesmo tema, também relataram o risco no trânsito e medo de assaltos. Dois dos entregadores do grupo B no momento da entrevista relataram terem sofrido acidente recentemente. Um deles compartilhou que os próprios *motoboys* descrevem a realização das entregas como “profissão perigo”, tendo em vista os riscos que estão suscetíveis no trânsito por trabalharem com a moto:

*É uma profissão que os próprios motoboys denominam como profissão perigo. Entendeu? Pros próprios motoboys definem isso como profissão perigo tipo é digamos que um apelido um modo de dizer que que você faz? Ah eu sou da profissão perigo quando fala assim a pessoa já entende sabe? Porque é algo que é muito risco de acidente, um acidente de moto não tem, não é igual carro né? Que digamos tem airbag, ali o painel pra segurar e tudo mais. Não, nenhum acidente de moto você simplesmente voa da moto. Você é o você que recebe a carga. (B02)*

*Eu mesmo sofri um acidente poucos meses atrás tive até que fazer cirurgia, entendeu? Então é complicado cara, é perigoso sim. É uma profissão que oferece sim esse risco*

*todos os dias, cê tem que tomar muito cuidado. Por você e pelos outros (B11)*

Vários entregadores relatam a exigência dos restaurantes e dos clientes para que as entregas sejam rápidas, além do próprio algoritmo do aplicativo que estabelece metas que precisam ser executadas freneticamente a fim de conseguir um rendimento favorável. Esses indivíduos alegam o trânsito como maior risco, mas precisam estar muitas vezes em alta velocidade em um veículo vulnerável frente aos carros, ônibus e outros, adicionado o desrespeito de outros motoristas.

*A partir do momento que a gente sai de casa a gente já tá em um risco tremendo porque se a gente tá no trânsito e a maioria dos motoristas não respeitam. Assim, eu entendo que tem alguns entregadores que são difíceis, eu entendo isso, mas é isso o risco é constante... No trânsito então, é direto. Acidente sobre acidente. (A14)*

*O trânsito não é só uma pessoa só que dirige depende da consciência do próximo pra que eu consiga dirigir e chegar, pilotar a moto e chegar no meu destino correto, porque a gente sabe existem pessoas que bebem e dirigem, não dá certo. Já perdi já dois companheiros, já assim, próximo em questão assim besta e a rapaziada trabalhando saca? (A46)*

*O aplicativo exigir tempo pra você chegar em um determinado lugar. Se ele está te exigindo tempo pra chegar em determinado lugar, você vai correr. Se você vai correr, o risco aumenta... “teve uma vez que eu sofri um acidente, eu me lembro, da Loggi lá em Taguatinga. Eu bati na traseira de um carro. Estava chovendo e foi um monte de moto que foi na traseira do carro de uma vez. Aí eu estava com uma (ruído) da Loggi mais ou menos vinte pacotes para entregar. Estava faltando cinco pra acabar e eu sofri esse acidente. Eu comuniquei eles, consegui falar, chamei o guincho, levei minha moto para casa. Eles me deixaram bloqueado, enquanto eu não devolvesse a mercadoria onde eu peguei, eles não liberaram minha plataforma pra eu trabalhar. Nesse caso, eu fiquei em casa acidentado. Não estava conseguindo pilotar e foi uma semana... (A08)*

*Eu costumo falar que o entregador é a profissão que mais corre risco. Mais do que policial, mais do que bombeiro, mais do que enfermeiro, mais do que médico. Por que entregador? Primeiro, o estresse emocional que ele tem no trânsito. Ele está sujeito a várias intempéries ele pode cometer um acidente por erro, por estresse. (A29)*

Os que transitam de bicicleta também relatam perigo, inclusive para o próprio pedestre, como destacado em um dos trechos:

*Oferece risco sim, tanto pra mim como pra terceiros porque tenho que dividir a maioria das vezes espaço com pedestres na calçada ou então eu tenho que tá na pista junto com os carros, então isso oferece risco pra mim também e para os pedestres. (B05)*

Outra situação que ocorre no espaço é a possibilidade de violência e assalto, contra os seus próprios corpos ou pertences como as motos e bicicletas ou o dinheiro que às vezes carregam para os restaurantes. Uma das entregadoras relata o medo de deixar a moto embaixo

dos edifícios onde realiza a entrega para os clientes, já que o automóvel fica sem proteção na rua. Percebe-se que o perigo que correm em relação a violências e assaltos está associado diretamente à condição dos espaços que esses entregadores tem a possibilidade de ficar. Um ponto de apoio com condições mínimas de estacionamento, segurança e iluminação poderiam ajudar a reduzir esse perigo.

*Assalto acontece todos os meses. Essa semana em Águas Claras teve, no Noroeste teve, semana passada com um colega meu, assalto à mão armada e levaram a moto. Direto a gente está compartilhando, nas redes nossas de grupo, postagens de amigos que foram assaltados e tiveram a moto levada. Toda semana tem um caso. (A29)*

*Uma vez eu tava no setor hoteleiro perto dos hospitais ali, setor hospitalar, aí apareceu dois caras correndo atrás de mim. Foi bem... Só que eu tava ligado, mas foi uma situação bem chata. (A64)*

Além disso, a discriminação pelos restaurantes e clientes também é relatada. Os entregadores sentem que poderiam ser tratados com mais respeito, onde não fossem destratados por estarem em uma condição diferente de trabalho ou sujos e cansados por passarem o dia longe de casa, muitas vezes sem apoio.

*Sim, as vezes nós sujamos, principalmente em época de chuva, algumas pessoas olham com olhar de julgamento, de desprezo (B02)*

*Oxe demais já sofri muita, muito preconceito com o pessoal do próprio estabelecimento dos próprios donos a gente quer retirar o pedido e tratar a gente mal muitas vezes foi só lá não. (B08)*

*Respeito é uma coisa ali que poxa infelizmente a galera ela não dá respeito a outra categoria né? Onde poxa, se você é motoboy e a outra pessoa ganha menos ou mais que você. Elas te desrespeitam e simplesmente porque você é de outra categoria (B04)*

Através dos dados relatados acima, é possível observar que a forma como os entregadores tem que se locomover dentro do espaço da cidade e permanecer nos locais, ambos de forma insegura, também compõem a precarização do trabalho.

### **3.6 Importância de repensar a cidade frente à uberização do trabalho e outras reflexões**

Algumas novas propostas foram elencadas pelos entregadores para que a realização de entregas fosse mais segura e com melhores condições de descanso, como uma faixa exclusiva para *motoboys*, tal como iniciativa em São Paulo<sup>15</sup>, que garante um espaço exclusivo para esses

---

<sup>15</sup> Prefeitura de SP anuncia mais 220 km de faixa azul para motos. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-01/prefeitura-de-sp-anuncia-mais-220-km-de-faixa-azul-para-motos>>. Acesso em 17 de jul. de 2023.

motoristas não precisarem disputar o espaço com carros, e também no aumento de ciclovias dentro da cidade e o aumento dos pontos de apoio. Além disso, e muito importante, os entregadores pedem mais respeito para com eles, como vista nas falas abaixo.

*Sobre faixas exclusivas: se tivesse seria mais que perfeito, entendeu? Porque é muito, com é que se diz? É muito risco, entendeu? A maioria dos motoristas não respeitam um motoqueiro, acho que pelo fato de ser menor, ser mais frágil, né? Digamos assim, eles não estão nem aí, eles fecham dão freadas brusca na frente, arranca, joga o carro de uma vez. (B02)*

Sobre a faixa exclusiva, o deputado Fábio Félix informou que o debate e estudos técnicos estão acontecendo na Câmara Legislativa do DF para avaliação da viabilidade e ressalta que esse debate precisa estar para além desse espaço institucional, formando um pacto social com toda a sociedade, já que a segurança dos *motoboys* no trânsito não depende só deles. O deputado também informou que estão lutando na CLDF para um plano de ciclovias que realmente funcione, dentro de um plano de mobilidade ativa, e que os entregadores estão inclusos nesse horizonte. Por fim, outro projeto de lei que foi apresentado, a partir da demanda dos entregadores, é o que veda ao cliente exigir que os entregadores subam nos condomínios verticais e possa fazer a entrega de baixo do prédio. Este último ponto já começou a ser discutido com a empresa *iFood*. Vale ressaltar a consciência que o político tem de que esta negação de direitos não pode ser naturalizada, como diz:

*A gente está com um grupo social muito grande hoje que tem os seus direitos negados. Então isso é algo que a gente precisa reconhecer numa situação de negação de direitos trabalhistas na luz do dia a um grupo social enorme sem que isso seja questionado com naturalidade existem empresas essa no caso nacional mas empresas nacionais e internacionais que tem burlado contrato das leis trabalhistas. [...] Qual é o modelo civilizatório que nós queremos apontar? (trecho da entrevista com o deputado Fábio Félix)*

Frente aos relatos descritos acima, o espaço para a realização desse trabalho pode ser considerado um espaço de disputa. Elementos como as escolhas algorítmicas do aplicativo, a rapidez, os pedestres, o trânsito, os “camaradas”, os entregadores, os restaurantes e os clientes se misturam de forma fluída e provocam algumas interações que impactam na realidade social. Tudo é muito incerto: pode ser que o restaurante faça um ponto de apoio em boas condições, ou não; ao ocupar uma praça de uma quadra residencial pode ocorrer tudo bem, ou não; pontos de apoio podem ou não ser encontrados em boas condições. São muitas possibilidades dentro desse espaço e da cidade e não há garantia de nenhum tipo de segurança, seja física, seja do encontro de locais seguros, do clima, ou no trânsito. Se o trabalho acontece na rua, se a rua é o “espaço da empresa”, então toda ela deveria ser segura – quaisquer os locais permeados durante as entregas deveriam fornecer segurança. Na luta pela regularização da garantia de direitos

dessa categoria, é preciso falar sobre o espaço que essas entregas são realizadas. Assim como é investigado as questões de remuneração, horas trabalhadas e funcionamento do algoritmo, pensar a qualidade de vida desses trabalhadores também tem a ver com repensar os espaços e a cidade.

Retomando as três dinâmicas descritas no início do capítulo, após a discussão dos dados, pode-se perceber o quanto são influenciadas pelo espaço e pela cidade, enquanto os constroem e caracterizam ao mesmo tempo. Nesta pesquisa pode-se perceber que o trabalho por plataformas digitais, neste caso a entrega por aplicativos, está produzindo novas dinâmicas na cidade.

É significativo a importância dos entregadores na constituição das relações dentro da cidade, e sua dignidade e seguridade de direitos deve ser tratada com a mesma importância. Os impactos da falta das diversas garantias já relatadas acima provocam consequências imensuráveis nesses trabalhadores, que precisam ser investigadas de forma mais profunda. Essas consequências surgem em grande parte pela falta de espaços para descanso e espera e da exposição ao perigo enquanto realizam a atividade.

A negação de direitos que decorre da falta de posicionamentos e obrigações das empresas coloca os entregadores em uma situação de vulnerabilidade no espaço urbano, estando sujeitos às influências e conflitos que poderiam ser mitigados. Uma lei do Distrito Federal, que poderia servir de exemplo, e garante pontos de referência pontos de apoio distribuídos no território a partir da demanda é a Lei Nº 5.323, de 17 de março de 2014, que disciplina a prestação de serviço de táxi no DF. O segundo parágrafo do art.31 dispõe que

É obrigatória a reserva e demarcação de área para ponto de táxi em frente às edificações de grande porte em que ocorram atividades de comércio, de prestação de serviços, de esporte, lazer e cultura, bem como próxima a repartições públicas ou a local de grande fluxo de pessoas. (DISTRITO FEDERAL, 2014)

Portanto, a demarcação de pontos de apoio/referência para os trabalhadores que fazem a atividade de entrega em diversos pontos dentro das diversas RAs pode ajudar na construção de um espaço de referência *possível* para esses entregadores. Com possibilidade de mais segurança e de articulação entre si por conta de um espaço seguro, algumas das precarizações observadas na dinâmica do trabalho em aplicativo podem ser freadas. Inclusive não precisariam estar num espaço de disputa, suscetível às discriminações com moradores e donos de estabelecimentos.

Ao tomar as novas modalidades de trabalho que surgem a uberização como uma realidade, e o Estado as permitindo mesmo que posta em condições precárias, é preciso que o desenvolvimento da cidade seja pensado considerando os diversos trabalhadores que a

atravessam e irão atravessar. É preciso repensar Brasília, considerando se a organização espacial da cidade irá acompanhar as dinâmicas fluídas do trabalho, situação que outras cidades já estão encarando como um problema social. Além disso, se adequar a essas novas atividades está para além de modificar a estrutura urbana, mas também que sejam repensados os valores simbólicos e subjetivos dessas localidades.

## Considerações finais

Ao longo desta Monografia foi descrito as dinâmicas que os entregadores de aplicativo, *motoboys* e *bikeboys* constituem nos espaços enquanto realizam entregas. Junto a contextualização dos ideais que fundam o trabalho precário e das noções de espaço e cidade, foi possível perceber os impactos que a cidade e sua organização têm no trabalho em aplicativo realizado por esses sujeitos; assim como permeando a cidade, eles também impactam a organização da cidade.

A partir das 39 entrevistas semiestruturadas online realizadas em 2021 e das 11 que ocorreram em 2023, foram analisados dados sobre local de moradia, local de realização das entregas, espaços que ocupam durante a entrega e percepção sobre risco das atividades dos entregadores de aplicativo que realizam entregas no Distrito Federal. Além disso, foi realizada entrevista com o deputado atuante na temática, Fábio Félix a fim de averiguar as motivações e a avaliação sobre a implementação da Lei 6.677 de 2020, que discorre sobre a obrigação das empresas de aplicativo de construir um ponto de apoio em cada Região Administrativa do DF. Por fim, foram visitados três pontos de apoio para avaliação e diálogo com os entregadores presentes, sendo eles: o ponto de apoio do GDF em parceria com o *iFood* localizado no Setor Comercial Sul na RA Plano Piloto; o *iFood* Pedal, fruto da parceria da plataforma com a empresa de empréstimo de bicicletas TemBici, localizado na RA Águas Claras; e o ponto de apoio na RA Lago Norte criado pela administração da mesma região.

As entrevistas demonstraram que a RA Plano Piloto, um centro econômico do DF, concentra a prioridade do local de entrega da maior parte dos entregadores, que, por sua vez, residem nas regiões mais periféricas do estado. Mesmo com esta concentração da atividade, a RA possui apenas um ponto de apoio, institucionalizado pela Lei 6.677 de 2020. Situação que leva os entregadores a ocuparem os mais diversos espaços da cidade modernista, seja estacionamentos, calçadas, praças e a parte de trás dos restaurantes, como os jardins e *pilotis* das superquadras. Esta dinâmica faz com que a ocupação desses espaços ocorra em meio ao conflito de vários atores: entregadores, donos de restaurantes, governo, estabelecimentos e moradores. A falta do ponto de apoio é relatada como um problema no geral. Nesta vulnerabilidade dos espaços para descanso e espera, a insegurança em relação aos assaltos e violência também foi ponto de atenção dos relatos.

Outra circunstância percebida, foi o risco que esses entregadores enfrentam no trânsito. Na intenção de cumprir com a meta dos aplicativos e com a rapidez imposta para realização das

entregas, estes entregadores veem no trânsito um ambiente vulnerável para sua integridade física e emocional, por conta do estresse. Conflitos com outros motoristas de veículos maiores são relatados e poderiam ser minimizados com a criação de uma faixa exclusiva para as motocicletas, ação que está sendo avaliada pelo gabinete do deputado Fábio Félix para averiguar a possibilidade de implementação em locais específicos do DF.

A partir desses elementos, foi observado no ângulo de análise dos espaços utilizados para essas entregas, o quanto esses trabalhadores estão vulneráveis e desprovidos de direitos, imersos em uma precarização que afeta os rendimentos, a saúde física e mental, as horas trabalhadas e as interações que surgem desse processo. Mesmo que sem representatividade para toda a categoria, esta Monografia proporcionou uma fotografia do quanto esse trabalho está afetando e é afetado pela cidade. E principalmente, como essas dinâmicas afetam essas pessoas que sentem diariamente o esgotamento dos conflitos, da discriminação e desrespeito que surgem nesse processo.

A implantação de mais pontos de apoio é urgente. Os instrumentos legais para isso já existem e a demanda dos entregadores também. O que falta é o empenho das empresas, que no *modus operandi* da lógica de trabalho descrita no capítulo 1, não enxergam essa implementação como prioridade. Como dito pelo próprio deputado Fábio Félix, o entrave está na própria empresa de aplicativo, que está mais focada em lucros.

Todo o processo levantou reflexões e uma agenda de pesquisa que não foi possível contemplar nesta pesquisa, mas valem a pena serem listados. Como atores relevantes para tratar dessas dinâmicas, é importante que se realizem entrevistas com os estabelecimentos parceiros e os moradores. Estas pessoas, que não realizam as entregas, mas são papéis ativos nelas, podem possuir outras percepções sobre a ocupação desses espaços. Outras pessoas importantes para se fazer um recorte são as entregadoras do sexo feminino, a ocupação do espaço e a relação com uma categoria composta principalmente por pessoas do sexo masculino devem enfrentar outras circunstâncias. Construir mapas das permanências e trajetos desses entregadores na cidade também pode demonstrar novos resultados.

Outra reflexão, apesar de já constatado o movimento pendular de periferias ao centro, é a possibilidade de investigar se as ideias de modernistas de Brasília têm influências mais profundas na realização dessa atividade. Também como acompanhar a discussão da modificação da paisagem e do espaço da capital por essas pessoas, observando se esses sujeitos e essa atividade serão tratadas de forma higienista ou definitivamente integrados ao espaço de forma digna com fomento à implementação dos pontos. Por fim, é importante aprofundar nas



diferenças dessas entregas e interação com os espaços em diferentes RAs, a partir de estudos com recortes próprios nesses espaços. Em suma, a principal agenda que fica desta Monografia, é investigar as modificações provocadas no espaço e na cidade por conta das novas estruturas do mundo trabalho.

## Referências bibliográficas

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. et. al. **Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19**. Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano, Campina, Edição especial, dossiê COVID-19, p. 1-21, 2020c.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Plataformas digitais e uberização: Globalização de um Sul administrado?**. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020b.
- ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*?**. Estudos avançados, São Paulo, n. 34 (98), 2020a.
- ABÍLIO, Ludmila. **Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Revista Psicoperspectivas, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019.
- ANTUNES, Ricardo. **O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2005.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 2ª ed. SP: Boitempo, 2020
- Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike). **Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo, 2019. Disponível em: <https://aliancabike.org.br/pesquisa-de-perfil-dos-entregadores-ciclistas-de-aplicativo/>. Acesso em 22 de jul. de 2023.
- BAUMAN. Zygmunt. **Modernidade líquida**. 1ªed. Rio de Janeiro: Zahar, 2021.
- BECKER, Howard (1996). “A Escola de Chicago” in Mana. **Estudos de Antropologia Social**. volume 2, número 2, outubro de 1996. Rio de Janeiro: PPGAS/ MN/ UFRJ. pp. 177-187
- BORGES, Pedro. **A relação entre points e consciência de classe para os entregadores por aplicativo**. Laborare, Ano VI, nº 10, 2023. Disponível em: <https://revistalaborare.org/index.php/laborare/article/view/183>. Acesso em 22 de jul. de 2023.
- CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social**. Vozes, Rio de Janeiro, 1998.
- CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES (CUT); INSTITUTO OBSERVATÓRIO SOCIAL (IOS). **Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife**. São Paulo: Central Única dos Trabalhadores, 2021.
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). **Atlas do Distrito Federal**. Codeplan, Brasília, 2020. Disponível em: <<https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/05/Atlas-do-Distrito-Federal-2020-Cap%C3%ADtulo-4.pdf>>. Acesso em 12 de jul. de 2023.

Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) 2021**. Codeplan, Brasília, 2022. Disponível em: [https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/PDAD-DF\\_2021.pdf](https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/PDAD-DF_2021.pdf). Acesso em 22 de jul. de 2023.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. “A fábrica do sujeito neoliberal” e “Conclusão – O esgotamento da democracia liberal”. In: **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2016.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 41.484, de 17 de novembro de 2020**. Regulamenta a Lei nº 6.677, de 22 de setembro de 2020, que dispõe sobre os pontos de apoio para trabalhadores de aplicativos de entrega e de transporte individual privado de passageiros nas regiões administrativas do Distrito Federal. Brasília, 2020c. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/08/Decreto-41484-de-17-11-2020.pdf>. Acesso em 22 de jul. de 2023.

DISTRITO FEDERAL. Câmara Legislativa do Distrito Federal. **Projeto de Lei nº 937 de 2020**. Dispõe sobre os pontos de apoio de aplicativos de entrega e de transporte individual privado de passageiros nas Regiões administrativas do Distrito Federal. Brasília: Câmara Legislativa do Distrito Federal, Secretaria Legislativa, 2020b.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 5.323, de 17 de março de 2014**. Dispõe sobre a prestação do serviço de táxi no Distrito Federal e dá outras providências. Diário Oficial do Distrito Federal, nº 55, de 18 de mar. de 2014. Disponível em: <http://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/TelaSaidaDocumento.cfm?txtNumero=5323&txtAno=2014&txtTipo=5&txtParte=>. Acesso em 21 de jul. de 2023.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.677, de 22 de setembro de 2020**. Dispõe sobre os pontos de apoio de aplicativos de entrega e de transporte individual privado de passageiros nas Regiões administrativas do Distrito Federal. Brasília: Diário Oficial do Distrito Federal, nº 181, 23 de set. de 2020a. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/institucional/relacoes-institucionais/arquivos/lei-no-6-677-de-22-de-setembro-de-2020.pdf>. Acesso em 21 de jul. de 2023.

GOUVÊA, Luiz. “A Capital do controle e da segregação social”, In: PAVIANI, Aldo (org). **A conquista da Cidade: movimentos populares em Brasília**. Ed.UnB, 2010

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 17ª ed. Edições Loyola, São Paulo, 2008.

HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IFOOD. **iFood inaugura primeiro ponto de apoio em parceria com o poder público de Brasília para entregadores**. Ifood News, 2023b. Disponível em: <https://www.news.ifood.com.br/release-ponto-de-apoio-brasil>/. Acesso em 22 de jul. de 2023.

IFOOD. **Ponto de Apoio: bem-estar pra quem entrega com iFood**. Portal do entregador, 2023a. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/vantagens-2/ponto-de-apoio/>. Acesso em 10 de jul. de 2023

IFOOD. **Termos e condições de uso iFood para entregadores**. Portal do entregador, 2022. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/termos-e-condicoes-de-uso-2/>. Acesso em 18 de jun. de 2023.

LAPA, Raphael. **Relatório de pesquisa nº 1: Trabalho em Plataformas Digitais durante a Pandemia da COVID-19: análise dos dados da PNAD-COVID-19 - IBGE**. Departamento de sociologia, Universidade de Brasília, 2021.

MAGNANI, José Guilherme Canto. **De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana**. RBCS Vol. 17 no 49 junho/2002, p: 11-29

MARX, Karl. **Manuscritos econômicos-filosóficos**. São Paulo, Boitempo, 2004.

MARX, Karl. **O Capital**. Crítica da Economia Política. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1975, vol. 1, p. 404.

MENDONÇA, Sonia. **A Industrialização Brasileira**. 2. Ed. São Paulo: Moderna, 2004.

MINAYO, Maria Cecília (org.). “Capítulo 1 - Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social” e “Capítulo 3: o trabalho de campo como descoberta e criação”. In: **Pesquisa social - teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Editora Vozes, 2016.

MIRANDA, Tatiana; FIALHO, Carlos Eduardo. **Moto boys e a construção da identidade negativa**. Rio Grande do Norte, 29ª Reunião Brasileira de Antropologia, 2014. Disponível em: [http://www.29rba.abant.org.br/resources/anais/1/1401986157\\_ARQUIVO\\_MotoBoys\\_Natal.pdf](http://www.29rba.abant.org.br/resources/anais/1/1401986157_ARQUIVO_MotoBoys_Natal.pdf). Acesso em 22 de jul. de 2023.

OLIVEN, RG. “A cidade como categoria sociológica”, in: **Urbanização e mudança social no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein, 2010. pp. 7-23.

PARK, Robert Ezra. “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”. In: VELHO, O. G. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar, 1967.

PAVIANI, Aldo. “A Construção Injusta do Espaço Urbano”, In: PAVIANI, Aldo (org). **A conquista da Cidade: movimentos populares em Brasília**. Ed.UnB, 2010

PENG, L. *et. al.* **Food Delivery Couriers and Their Interaction with Urban Public Space: A Case Study of a Typical “Takeaway Community” in the Wuhan Optics Valley Area**. Sustainability, 2022. Disponível em: <<https://doi.org/10.3390/su14106238>>. Acesso em 19 de jul. de 2023.

SAAD, Filho. **Neoliberalismo: uma análise marxista**. Marx e o Marxismo, Rio de Janeiro, v.3, n.4, 2015.

SALCEDO, Juana; LONDOÑO-BECERRA, María Victoria. **Delivery Workers Expose the Troubling Ideology of Public Space in Bogota**. Failed Architecture, 2021. Disponível

em:<https://failedarchitecture.com/delivery-workers-expose-the-troubling-ideology-of-public-space-in-bogota/>. Acesso em 22 de jul. de 2023

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo, SP: Nobel, 1985.

SCHOLZ, T. (Org.) Digital labor: **The internet as playground and factory**. London: Routledge, 2013.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar, 1967.

WEBER, Max. “Conceito e Categorias de Cidades”, in: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro, Zahar, 1967.

WEBER, Max. **The City**. New York, The Free Press, 1966.

## **Apêndices**

### **Apêndice A – Roteiro de entrevista semiestruturada – Deputado Fábio Félix**

1. Apresentação do pesquisador, da pergunta de pesquisa e do termo de consentimento
2. Perguntas sobre a Lei distrital nº6.677, de 22 de setembro de 2020:
  - A. O que motivou a iniciativa do projeto de lei 937 de 2020, que trata da necessidade dos pontos de apoio para as pessoas que prestam serviço por aplicativo?
  - B. Quais eram as demandas dos entregadores de aplicativo em relação ao espaço que eles realizam o trabalho?
  - C. Qual a importância desses espaços para a saúde do trabalhador e da garantia de direitos?
  - D. O projeto virou lei em 2020. De lá para cá, como você avalia a implementação desta lei?
  - E. Como você avalia a atuação das empresas para a efetiva implementação da lei?
  - F. A ideia era ter um ponto de apoio em cada Região Administrativa. De 2020 para cá, como isso evoluiu? Em quais RAs já existem pontos de apoio?
  - G. Existem outras iniciativas quanto à execução do trabalho dos entregadores? Como uma solução para permanência nos restaurantes e pilotis; faixas exclusivas para motos; e alguma iniciativa/demanda para aqueles que realizam entregas de bicicleta?
3. Perguntar se tem algo a mais para acrescentar sobre essa pauta que não tenha sido contemplado na entrevista.
4. Agradecimento e finalização.

## **Apêndice B - Roteiro de entrevista semiestruturada - Entregadores de aplicativo**

1. Apresentação do pesquisador e da pesquisa
2. Termo de consentimento
3. Perguntas sobre a realização do trabalho
  - A. Sua bicicleta/moto é alugada, emprestada, financiada ou própria?
  - B. Realizar entregas é seu trabalho principal?
  - C. Em quais regiões você realiza as entregas? Por quê a escolha desses locais?
  - D. Onde você espera/descansa entre os pedidos?
  - E. Você utiliza os pontos de apoio? Se sim, o que acha deles? Se não, por que não?
  - F. Você avalia que sua atividade oferece algum risco ou perigo? De qual tipo?
  - G. Você já sofreu alguma discriminação pelas pessoas ou restaurantes enquanto esperava pelos pedidos?
  - H. Além dos pontos de apoio, existem outras necessidades para realização das entregas? Nos locais ou no trânsito?
  - I. Qual sua idade, sexo, raça/cor, onde reside
4. Perguntar se tem algo a mais para acrescentar que não tenha sido contemplado na entrevista.

### **Apêndice C – Roteiro de entrevista para segurança do ponto de apoio**

1. Você poderia me explicar a sua função no ponto de apoio?
2. O seu vínculo é com a ifood, com o GDF ou outro?
3. Na sua percepção, quais os horários que os entregadores mais ficam no ponto de apoio?
4. Os entregadores que fazem entrega de bicicleta utilizam o ponto de apoio?
5. Qual a frequência das entregadores mulheres no ponto de apoio?
6. Na sua percepção, como os entregadores avaliam o ponto de apoio?
7. Já tiveram problemas de segurança no ponto de apoio?



## Apêndice D - Termo de autorização e confidencialidade para a realização das entrevistas

### AUTORIZAÇÃO DA COLETA E UTILIZAÇÃO DE DEPOIMENTO ORAL

Eu, **DIEGO RODRIGUES DE LOIOLA**, graduando em Sociologia, vinculado ao Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Brasília, matrícula 222027409, na qualidade de **ENTREVISTADOR**, comprometo-me a utilizar o depoimento oral colhido através de entrevista apenas para fins acadêmicos, não identificando o entrevistado por seu nome verdadeiro. Comprometo-me, também, a não divulgar ou compartilhar o depoimento colhido em áudio e vídeo, caso autorizado, com terceiros, sendo este utilizado apenas para a execução da pesquisa de monografia a que esta entrevista se destina.

Eu, ENTREVISTADO(A), autorizo a coleta e utilização do meu depoimento oral para os fins descritos neste termo de autorização e compromisso, acima especificados.

Brasília, junho de 2023.

---

**Entrevistador**

---

**Entrevistado(a)**