

O PERFIL DO PROLETARIADO DO COMÉRCIO E DOS SERVIÇOS DIGITAIS NOS APLICATIVOS DE ENTREGA

Juliana Giolo Zancheta

Doutoranda no Programa de Geografia Humana da
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
(FFLCH) da Universidade de São Paulo (USP)

Resumo

Sem muitas alternativas de empregos formais em um cenário de lenta recuperação econômica, o número de motoristas e entregadores de aplicativos bate recorde no país, um retrato da informalidade que revela novos processos de valorização do capital e ampliação da extração da mais-valia.

Para entender as nuances desse processo e quem são esses trabalhadores informais que encontram nas empresas-aplicativos um meio de sobrevivência é que buscamos dados e pesquisas realizadas em instituições governamentais e universidades que nos ajudem em um primeiro momento a entender a evolução dessas ocupações ao longo dos últimos anos, depois a traçar um perfil desses trabalhadores para, em seguida, analisar as singularidades desses trabalhos no contexto da pandemia de Covid-19.

Introdução

São Paulo é conhecida por ser a maior metrópole do país e uma das maiores do mundo, suas ruas e avenidas movimentadas sempre foram um ambiente de trabalho de transporte para motoristas de caminhão, ônibus, táxis e motocicletas. A cidade comporta um grande número de profissionais que diariamente trabalham para promover o fluxo e a circulação de pessoas, mercadorias e capital na cidade, e assim fazer com que a lógica de funcionamento da cidade não pare.

Diante da necessidade do fluxo de mercadorias cada vez maior, de um crescente setor de serviços, e em um momento que o transporte rodoviário estava sufocado pelos congestionamentos dos automóveis na cidade de São Paulo é que surgiram os *motoboys* ou motofretistas. Sua atividade profissional é um fenômeno urbano bastante recente. Cada vez mais integrada à paisagem da cidade de São Paulo, ela tem suas origens em meados da década de 1980 e impulso definitivo no início da década de 1990.

E é nesta relação tênue com a cidade, entre as exigências do tempo e limites do espaço, a expectativa e a satisfação das entregas rápidas, o luxo e a precariedade, o imprescindível e o estigmatizado, a vida e o desalento da morte, que a atividade profissional dos *motoboys*, submetida às estratégias e às racionalidades do capitalismo contemporâneo, garante parte das exigências da circulação rápida e do consumo em larga escala na cidade de São Paulo. (SILVA, 2009, p.17)

Mas essa racionalidade que enquadra os *motoboys* como parte dessa nova condição da cidade torna-se ainda mais aguda quando aqueles na informalidade, com suas decorrentes formas de remuneração (por hora, por quilômetro rodado e por entregas efetuadas), acabam sendo induzidos a um ritmo alucinante de entregas e, por conseguinte, expostos às mais diversas situações de riscos e acidentes de trânsito inerentes a sua atividade profissional.

Mais do que isso, como o caso brasileiro remete às contradições mais sobressalentes, a expansão do desemprego estrutural acabou produzindo uma estrutura social *sui generis* em que o precário, antes exceção, vira a regra.

Sem muitas alternativas de empregos formais em um cenário de lenta recuperação econômica, o número de motoristas e entregadores de aplicativos de empresas como Rappi, iFood, Loggi, Uber Eats, James, Glovo (espanhola com breve passagem pelo Brasil), MoblyBoy, VaiMoto, 99 Motos, EasyDeliver, bate recorde no país em jornadas de até 16 horas, um retrato da informalidade que revela novos processos de valorização do capital.

Diante dessa condição um aspecto que chama a atenção no modo de funcionamento dessas plataformas comerciais, é o que elas revelam sobre a economia urbana e a organização do trabalho no século XXI.

Livrar-se dos custos do trabalho mantendo os ganhos e controle sobre a produção: as empresas-aplicativo concretizam o auge do modelo da empresa enxuta, com um número ínfimo de empregados e milhares de “trabalhadores-empresendedores” conectados, de consumidores engajados.

Essas empresas alegam que os(as) trabalhadores(as) oferecem seus serviços de forma autônoma e voluntária, esse discurso faz com que essas as mesmas se isentem das responsabilidades inerentes às atividades capitalistas, tanto no que se refere aos custos de aquisição dos meios de produção e dos custos operacionais, bem como no que diz respeito ao reconhecimento de direitos, garantias e condições mínimas de trabalho (ANTUNES E FILGUEIRAS, 2020, p. 32).

É na mediação da tecnologia que essas empresas encontram um terreno fértil para ampliação da mais-valia, e conseqüentemente do lucro, através exploração do trabalho dos entregadores. Esse debate assume urgência e densidade ainda maior no momento em que o Brasil vive um momento de regressão civilizatória claramente delineada no projeto neoliberal de Estado e suas reformas¹, que tem como palavras de ordem flexibilização,

¹ A lei do Teto de Gastos de dezembro de 2016, a Reforma trabalhista de novembro de 2017 e a Reforma da Previdência de novembro de 2019.

precarização e terceirização, e que devastam os direitos dos trabalhadores e das trabalhadoras.

Para entender as nuances desse processo é que nesse estudo analisamos as características do trabalho desses motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil, para isso, em um primeiro momento traçamos um perfil desses trabalhadores, em seguida tratamos da evolução dessas ocupações ao longo dos últimos anos e por fim, fazer uma análise preliminar desses trabalhos no contexto da pandemia de COVID-19.

Aqui é preciso apontar que os dados utilizados ainda não são extraídos de uma pesquisa de campo empírica, limitada pelas condições de isolamento que a própria pandemia nos impôs. Portanto se trata de um levantamento preliminar baseado na análise das estatísticas oficiais disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), utilizamos aqui a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio em sua série publicada trimestralmente (PNAD Contínua), para uma análise de série histórica elegemos o primeiro trimestre de cada ano base para estabelecer uma comparação de dados, na qual observamos algumas categorias em que esses trabalhadores estão contidos, tais como os “condutores de automóveis, táxis e caminhonetes” e os “condutores de motocicletas”.

Utilizamos ainda a Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílio em sua edição especial para o período da pandemia de COVID-19 (PNAD COVID-19²), que passou a ser publicada mensalmente a partir de maio de 2020, utilizamos essa fonte para analisar os dados mais recentes, nessa pesquisa esses trabalhadores estão considerados entre os “motoristas” (de aplicativo, de táxi, de van, de mototáxi e de ônibus), entre os “*motoboys*” e entre os “entregadores de mercadorias” (de restaurante, farmácia, loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.). Apesar dessas categorias incluírem mais trabalhadores do que somente os *motoristas e entregadores por aplicativos*, acreditamos que elas servem para traçarmos um panorama aproximado de suas características.

Para tentar traçar um perfil sociodemográfico ainda mais preciso, além das pesquisas estatísticas, utilizamos os estudos desenvolvidos pela Universidade Federal da Bahia (UFBA), com o Projeto Caminhos do Trabalho, do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT) e a pesquisa sobre o perfil dos entregadores ciclistas de aplicativos realizada pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike), para tentar incluir os entregadores de bicicleta, parte importante dos entregadores de aplicativos, e que não são considerados nas pesquisas feitas pelo IBGE.

² Importante destacar que, por se tratar de pesquisas diferentes, com metodologias e estruturas diferentes, os dados da PNAD COVID19 não podem ser comparados aos dados da PNAD Contínua.

Além disso utilizamos entrevistas e conversas realizadas com os representantes Paulo Lima, uma das lideranças do movimento Entregadores Antifascistas que mobilizou os motociclistas numa paralização nacional no chamado “Breque dos Apps”. E também com Edgar Silva, presidente da Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil (AMABR).

1. Um perfil sociodemográfico dos motoristas e entregadores por aplicativo no Brasil e em São Paulo

A intenção de realizar esse levantamento do perfil sociodemográfico dos motoristas e entregadores por aplicativo é extrair algumas reflexões sobre quem são esses sujeitos e o desenvolvimento desse setor no Brasil.

A entrada dos aplicativos IFood, Rappi, UberEats está mudando a oferta de trabalho e o perfil de trabalhadores. Por um lado, estabelecimentos que não trabalhavam com delivery -mercados, restaurantes de pequeno porte, sorveteria, entre outros- passam a fazê-lo. Por outro, potencializado pelo contexto da crise econômica, há um crescimento da oferta: trabalhadores desempregados ou em ocupações precárias tornam-se *motoboys*. O acesso ao trabalho que agora se faz não pela seleção de uma contratação, mas pela fácil adesão ao aplicativo propicia uma relação amadora com o trabalho, vivenciado como mais uma tentativa precária e instável de garantir a própria sobrevivência.

A transformação do trabalho em trabalho amador também pode ser compreendida pela expansão dessa atividade para os jovens. Tornar-se juvenil nesse caso significa ter condições ainda mais precárias, inseguras, insalubres e de valor rebaixado.

De acordo com a PNAD COVID-19, a maioria dos ocupados em maio de 2020 como motoristas, *motoboys* e entregadores eram homens e negros. Dos 2,1 milhões de motoristas, 94,9% eram homens, dos 271,7 mil *motoboys*, 97% eram homens e dos 645,9 mil entregadores de mercadorias, 93,9% eram homens (Tabela 1).

Tabela 1 - Motoristas, *motoboys* e entregadores de mercadorias por sexo (Brasil, maio de 2020)

Sexo	Motoristas ¹	<i>Motoboys</i>	Entregadores ²	Total	Pessoas ocupadas
Total	2.134.925	271.698	645.899	3.052.522	84.404.201
Homens	94,9%	97,0%	93,8%	94,8%	57,2%
Mulheres	5,1%	3,0%	6,2%	5,2%	42,8%

¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

²Entregadores de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, IFood, Rappi etc.)

Fonte: Microdados PNAD COVID-19/IBGE - Elaboração Própria

A proporção de negros entre os motoristas em maio de 2020 era de 58,8%, a entre os *motoboys* de 65,8% e a entre os entregadores de 61,7% (Tabela 2). Esse quadro revela, assim, a predominância do trabalho de negros nessas ocupações com rendimentos rebaixados e que na maioria das vezes não possuem direitos estabelecidos e segurança no trabalho.

Tabela 2 - Motoristas, *motoboys* e entregadores de mercadorias por raça (Brasil, maio de 2020)

Raça	Motoristas ¹	<i>Motoboys</i>	Entregadores ²	Total	Pessoas ocupadas
Total	2.134.925	271.698	645.899	3.052.522	84.404.201
Branco	39,8%	32,9%	37,3%	38,7%	46,5%
Negros³	58,8%	65,8%	61,7%	60,0%	52,3%

¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

²Entregadores de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.)

³Categorias preta e parda da variável de cor/raça do IBGE. Excluídas categorias amarela e indígena.

Fonte: Microdados PNAD COVID-19/IBGE - Elaboração Própria

Em relação à faixa etária, é possível observar uma maior proporção de jovens entre os *motoboys* e entregadores e uma maior proporção de trabalhadores com idade mais avançada entre os motoristas. Enquanto entre o total de pessoas ocupadas a porcentagem de trabalhadores com até 29 anos foi de 25,5% em maio de 2020, entre os *motoboys* essa proporção foi de 46,5%, entre os entregadores de 40,6% e entre os motoristas de apenas 14,4%. De outro lado, a proporção de motoristas com mais de 40 anos foi de 58,0%, a de entregadores de 29,0% e a de *motoboys* de apenas 24,9%, sendo que entre o total de ocupados essa proporção foi de 46,5% (Tabela 3). Os dados refletem nas duas ocupações as dificuldades de ingresso e reingresso no mercado de trabalho, nas quais muitos jovens viram entregadores (ocupação que requer um menor investimento), e muitas pessoas com mais idade, que procuram sair do desemprego, viram motoristas.

Tabela 3 - Motoristas, *motoboys* e entregadores de mercadorias por faixa etária (Brasil, maio de 2020)

Faixa Etária	Motoristas ¹	<i>Motoboys</i>	Entregadores ²	Pessoas ocupadas
14 a 19 anos	0,3%	6,4%	5,4%	3,1%
20 a 29 anos	14,1%	40,1%	35,2%	22,3%
30 a 39 anos	27,7%	28,5%	30,4%	28,0%
40 a 49 anos	28,9%	18,1%	16,8%	23,8%
50 a 59 anos	19,7%	5,3%	8,2%	16,1%
69 anos ou mais	9,4%	1,5%	4,0%	6,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

²Entregadores de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.)

Fonte: Microdados PNAD COVID-19/IBGE - Elaboração Própria

Além dos *motoboys*, as empresas-aplicativo também criaram uma nova categoria de trabalho de entrega, a dos *bike boys*, entregadores que usam bicicletas para fazer

entregas. A criação de uma categoria de trabalho que mal existia antes da atuação das empresas-aplicativo expande o contingente de entregadores, pois esse tipo de entrega é de baixo custo para o trabalhador, requer a bicicleta -que pode também ser alugada por aplicativos que já têm linhas especiais para *bike boys* - e o uso da própria força física como principal insumo do trabalho. Segundo matéria publicada no Jornal Estado de São Paulo em abril de 2019 eram mais de 30 mil ciclistas trabalhando por aplicativos na cidade de São Paulo.

Em relação essa categoria de entregadores a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) fez uma pesquisa em junho de 2019³, através da entrevista de diversos deles pela cidade de São Paulo. Entre os *bike boys* entrevistados pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) o perfil sociodemográfico se assemelha bastante, a maioria homens, negros, periféricos, muito jovens (25% têm até 19 anos; 50% têm até 22 anos; 75% têm até 27 anos) em relação à escolaridade, 53% têm até o ensino médio completo e 40% até o ensino fundamental completo. 16% estudam atualmente.

De acordo com o relatório do Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) em São Paulo houve um aumento de 26% no trabalho de crianças e jovens com menos de 18 anos entre maio e julho de 2020. O Deutsche Welle publicou uma reportagem da Fundação Thomson Reuters denunciando que menores de 18 anos têm usado documentos de parentes mais velhos para se cadastrar nas plataformas de aplicativos, e as empresas não têm se responsabilizado pelos dados cadastrados.

A faixa etária dos *bike boys* corresponde à atual faixa mais afetada pelo desemprego e subutilização da força de trabalho: em 2019, 41,8% da população entre 18 e 24 anos encontrava-se desempregada ou subutilizada (PNAD Contínua, 2019).

A entrega por bicicleta evidencia como uma mesma ocupação torna-se tipicamente juvenil quando aprofunda a precariedade de um trabalho que já era precário, até então só feito pelos motofretistas. Ao torná-lo de menor custo para o trabalhador, exigir praticamente nenhuma experiência, nenhuma regulação e um investimento baixo, as empresas-aplicativo acabam por estabelecer um nicho até então inexistente de uma ocupação que, por suas características, já nasce como uma ocupação tipicamente juvenil, negra e periférica.

³ A abordagem aos entregadores foi feita na rua e se dividiu em duas categorias bicicletas próprias e bicicletas compartilhadas (Bike Itaú/TemBici/Yellow), e foram feitas 270 entrevistas, entre 20 e 30 de junho de 2019, em 6 centralidades da cidade - Itaim Bibi (60 entrevistas;10 compartilhadas); Pinheiros (50 entrevistas, 10 compartilhadas), Paulista (50 entrevistas, 10 compartilhadas), Santa Cecília/República (50 entrevistas), Santana (30entrevistas), Tatuapé (30 entrevistas).

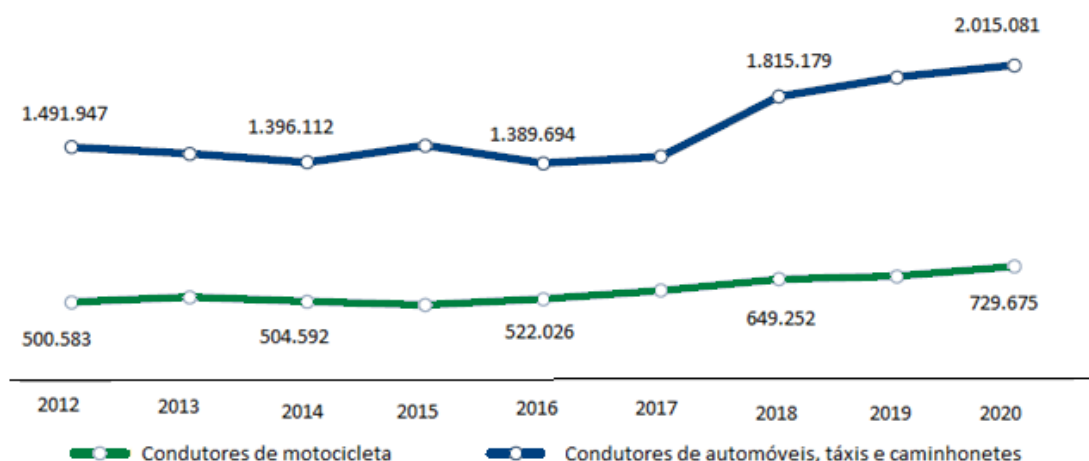
Sabemos que os números e as pesquisas nos permitem traçar um perfil genérico desses trabalhadores, mas que os números analisados pura e friamente não expressam inteiramente a história e as narrativas de vidas dos trabalhadores das plataformas, consideradas algo fundamental para o entendimento profundo da situação desses trabalhadores, em especial porque o que os números têm nos mostrado que os entregadores de aplicativos são, em grande parte, jovens e negros das periferias que, muitas vezes, sem trabalho formal, encontram a saída no trabalho informal, ou seja, pessoas que tiveram historicamente suas narrativas de vida invisibilizadas. Entendemos este conceito tanto quanto periferias do sistema-mundo, o chamado Sul Global, como o Brasil, como as periferias dessas periferias: regiões e pessoas tornadas vulnerabilidades por condições produtivas estruturais e conjunturais e que, no entanto, produzem suas vidas e seus modos de conhecer e de estar no mundo para além das urgências e da miséria do presente e do possível.

2. A evolução do trabalho dos motoristas e entregadores por aplicativo no Brasil

Se observarmos a PNAD Contínua houve uma quebra na série de crescimento do emprego ocorridas entre 2003 a 2014, isso porque, a partir de 2015, com a crise política econômica impulsionada pela política de austeridade e as reformas de orientação liberal que se seguiram o desemprego dobrou e permaneceu em patamar superior aos 11%, a subutilização da força de trabalho alcançou 1/4 da população ativa e houve uma proliferação do número de trabalhadores em ocupações precárias, bem como um aumento da exploração do trabalho. (IBGE, 2020.)

Esse momento coincide com a chegada e a disseminação das plataformas digitais de transporte no Brasil – o que inclui aquelas relacionadas ao varejo online. De acordo com a PNAD Contínua, a partir de 2016 houve um crescimento expressivo tanto entre os condutores de motocicletas quanto entre os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, categoria em que estão incluídos trabalhadores que atuam em aplicativos como o Uber. Do primeiro trimestre de 2016 ao primeiro trimestre de 2020, o número desses trabalhadores nessa categoria passou de 1,39 milhões para 2,02 milhões, um aumento de 41,9%. Já os condutores de motocicletas tiveram um aumento similar, de 39,2%, saltando de 522,1 mil para 729,7 mil entre 2016 e 2020 (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Evolução do número de condutores de motocicletas e condutores de automóveis, táxis e caminhonetes (Brasil, 2012 a 2020, 1º trimestre de cada ano)



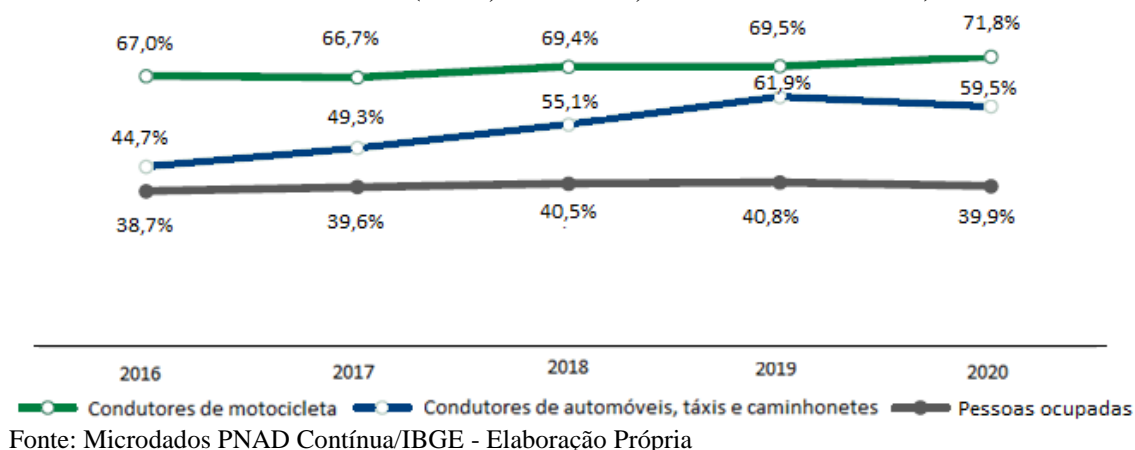
Fonte: Microdados PNAD Contínua/IBGE – Elaboração Própria

O número de pessoas desempregadas que buscavam uma fonte de renda cresceu significativamente no período entre 2015 e 2016, restando como alternativa para alguns (especialmente homens negros, jovens e pessoas com idade mais avançada) o trabalho por aplicativos.

Além do desemprego, outro fator que chama a atenção nesse contexto é o da informalidade, adotando o conceito utilizado pelo IBGE a partir do quarto trimestre de 2015⁴, observa-se que a taxa de informalidade entre os condutores de motocicletas e condutores de automóveis, táxis e caminhonetes aumentou mais do que a média de todos os ocupados no país. Os condutores de motocicletas passaram de uma taxa de 67,0% no primeiro trimestre de 2016 para 71,8% no primeiro trimestre de 2020. Já os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes que em 2016 registraram uma taxa de informalidade de 44,7% chegaram a 59,5% em 2020, com um pico em 2019 de 61,9%. (Gráfico 2).

⁴ Empregados no setor privado sem carteira de trabalho assinada, trabalhadores domésticos sem carteira de trabalho assinada, trabalhadores familiares auxiliares, trabalhadores por conta própria sem CNPJ e empregadores sem CNPJ

Gráfico 2 – Taxa de Informalidade (Brasil, 2016 a 2020, 1º trimestre de cada ano)



Uma das curiosidades que envolvem o trabalho e o vínculo entre as empresas “aplicativos” e os entregadores é a natureza dessa relação, especialmente se há alguma espécie de subordinação. As empresas sempre negam que estabelecem as diretrizes do trabalho. Ademais, afirmam que não controlam a jornada dos entregadores, como se este parâmetro definisse a liberdade e o controle da atividade pelos trabalhadores.

Na fala dos trabalhadores, há uma percepção geral de que as empresas dão preferência aos que ficam mais tempo conectados, as empresas não se pronunciam efetivamente sobre esse tipo de controle. Contudo, essa variável, mesmo que revela como a gestão das empresas induz os entregadores a trabalharem mais tempo. Sua importância consiste no fato de que independentemente do que as empresas aleguem fazer, os trabalhadores sentem que há uma priorização dos que ficam mais tempo online.

Mas, além da percepção dos trabalhadores, que por si só já induz o entregador a trabalhar mais, as companhias efetivamente se utilizam dos sistemas de pontuação e score para manter os entregadores disponíveis. As empresas se utilizam ainda da política de bloqueios, o bloqueio constitui uma punição aplicada pelo “aplicativo” sobre o entregador que o impede de trabalhar por algum período de tempo, muitas vezes sem motivos claros.

No que diz respeito à média de horas trabalhadas por semana das duas ocupações analisadas percebe-se que ocorreu uma queda entre 2012 e 2016, e desde então permaneceu praticamente estável, como podemos observar na Tabela 4 a seguir:

Tabela 4 - Número de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal (Brasil, 2012 a 2020, 1º Trimestre de cada ano)

Ano	Condutores de motocicletas	Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	Pessoas ocupadas
2012	48,9	46,3	40,5
2013	47,1	45,0	40,1
2014	45,8	44,7	39,9
2015	45,2	44,7	39,5

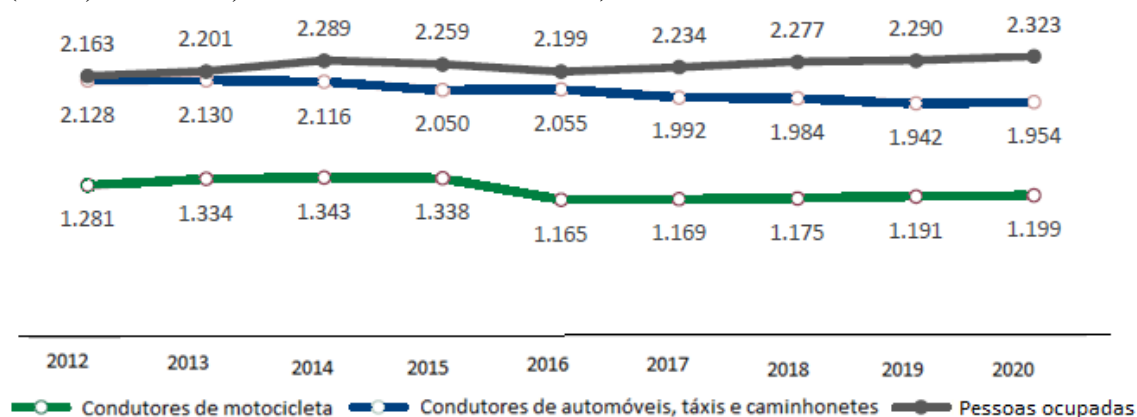
2015	45,2	44,7	39,5
2016	42,6	43,1	39,2
2017	42,8	43,5	39,2
2018	41,7	43,2	39,0
2019	42,7	43,2	38,9
2020	42,5	43,7	39,1

Fonte: Microdados PNAD Contínua/IBGE - Elaboração Própria

A jornada média dos condutores de motocicletas teve uma queda de 12,9% do primeiro trimestre de 2012 ao primeiro trimestre de 2016, passando de 48,9 horas semanais para 42,6 horas, onde permaneceu até o primeiro trimestre de 2020 (42,5 horas). Já a jornada média dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes teve uma queda de 6,9% no mesmo período entre 2012 e 2016, passando de 46,3 horas para 43,1 horas. A partir de 2016 a 2020, porém, houve um pequeno aumento da jornada média para 43,7 horas semanais. Vale destacar que, apesar das tendências de queda das jornadas dessas duas ocupações terem sido mais acentuadas do que a diminuição da média do total de ocupados, ambas as ocupações em 2020 possuíam jornadas superiores à média total, excedendo as quarenta horas semanais.

Outro fator que chama a atenção para a precariedade dos trabalhos das duas ocupações analisadas são os rendimentos, no primeiro trimestre de 2020, a média de rendimento do total de ocupados no país era de R\$2.323. Já entre os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes, a média foi de R\$1.954, ou ainda, 84,1% da média de rendimento do total de ocupados. Entre os condutores de motocicletas a diferença era ainda maior, com um rendimento médio de R\$1.199 no primeiro trimestre de 2020, representando apenas 51,6% da média de rendimento do total de ocupados no país (Gráfico 3).

Gráfico 3 – Rendimento médio real mensal habitual do trabalho principal, (Brasil, 2012 a 2020, 1º trimestre de cada ano em R\$)



Nota: deflacionado com base no INPC Fonte: Microdados PNAD Contínua/IBGE -Elaboração Própria

Se compararmos o rendimento médio mensal real (deflacionado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC) do total de ocupados no Brasil no período de 2012 a 2020, percebemos um aumento de 7,4%, movimento contrário ao rendimento médio mensal dos condutores de motocicletas que caiu 6,4% e o dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes diminuiu 8,2%, o que significa, os trabalhadores nas ocupações selecionadas tiveram perdas reais significativas de 2012 a 2020. Essa perda pode ser explicada, em parte, pelo chamado efeito composição, isso é, o aumento de trabalhadores por aplicativo em relação aos ocupados tradicionais dos setores, em especial a partir da crise recessiva de 2015/2016, quando também se disseminou o uso dos aplicativos de plataforma.

Em relação essa categoria dos *bike boys* a pesquisa da Aliança Bike (2019) revelou que 37% fazem entrega há menos de 3 meses, 28% entre 3 e 6 meses, 22% entre 6 meses e 1 ano, 11% entre 1 e 2 anos, e 2% mais de 2 anos. Ou seja, 65% fazem entregas há até 6 meses. 57% trabalham todos os dias (de segunda a domingo). A principal motivação para iniciar a fazer entregas por aplicativo foi que “estava desempregado” (59%) seguido por “gosto de andar de bicicleta” (14%) e “é um trabalho para fazer nas horas vagas” (11%). Em média, ciclistas entregadores fazem 9 entregas por dia e ganham R\$ 936 por mês.

As horas trabalhadas também excedem, em muito, as 8h diárias previstas na CLT, inclusive por que passam parte do dia esperando entregas, e não recebem por essas horas de espera. 57% deles trabalham 7 dias por semana, sem um dia sequer de descanso. Na média, trabalham pouco mais de 9h por dia. No entanto, 54% dos trabalhadores ficam pelo menos 10h a disposição dos aplicativos, e 27% ficam pelo menos 12h. Pedalam, em média, 40km por dia, mas 30% pedalam mais de 50km, o que faz com o que o cansaço seja uma das reclamações dos entregadores.

Aliás, os problemas e as reclamações dos entregadores são diversos, a principal reclamação é o tempo perdido entre as chamadas, e outros pontos citados são o baixo preço do frete e as longas esperas nos restaurantes. As reivindicações mais citadas foram locais de apoio com água, banheiro, tomada e oficina para suas bicicletas, seguro de invalidez para quando não puderem trabalhar, seguro para as bicicletas, maior frete e salário. A questão das baixas taxas de entrega, e da reivindicação do salário fixo, são muito importantes quando se vê que esses trabalhadores ganham menos de um salário mínimo por mês.

A manutenção dos instrumentos e recursos de trabalho fica à cargo dos entregadores, a pesquisa apurou que os trabalhadores gastam, em média, R\$ 67 reais por

mês com manutenção ou aluguel de bicicleta, e 35% por cento deles usam outros meios que não só suas bicicletas para chegar a seus locais de trabalho, em geral ônibus ou metrô. Além disso, dois terços tiveram que comprar a mochila térmica, 59% tiveram que trocar seu plano de internet e 30% que comprar um celular novo para poder trabalhar.

Uma reportagem publicada pela BBC News Brasil em maio de 2019, mostram que esses entregadores de bicicleta saem da periferia para os centros financeiros, de serviços e consumo da cidade de São Paulo, fazendo predominantemente entregas de comida. A demanda por esse tipo de entrega tem horários definidos: os períodos do almoço e do jantar. Por viverem distantes do local de trabalho, terem baixa remuneração e dependerem de sua própria força física para a realização do trabalho, esses jovens passam o dia perambulando, dormindo e repondo as energias pelas ruas da cidade à espera da próxima entrega (MACHADO, 2019).

Analisando a trajetória dessas ocupações desde 2012, é possível observar, portanto, uma tendência até 2015/2016, seguida de uma reversão após esse período. Nos anos seguintes à crise econômica provocada pela política de austeridade, com a radicalização da agenda neoliberal e a efetivação das reformas fiscal, trabalhista e previdenciária, o número de condutores de motocicletas e de automóveis, taxis e caminhonetes cresceu de forma expressiva (aprox. 40%), bem como aumentou a taxa de informalidade entre eles. O mesmo acontece entre os *bike boys*, que no caso dos aplicativos, existem apenas de modo informal. Em ambos os casos esses entregadores trabalham mais horas que a média do total de ocupados e possuem rendimentos inferiores, em alguns casos com a média de rendimento muito próxima a um salário mínimo. Cabe destacar a concomitante redução do valor real dos rendimentos médios desses profissionais, que já eram extremamente baixos no comparativo com outras ocupações do país, e que se mantêm abaixo do valor médio que recebiam há oito anos.

3. Uma análise preliminar do trabalho dos motoristas e entregadores por aplicativo no Brasil no contexto da pandemia de COVID-19.

Durante um cenário econômico incerto ocasionado pela pandemia do novo Corona vírus (COVID-19), um dos setores com mais destaque é o de serviço de *delivery*. Com o aumento do número de pessoas que passaram a estudar e a trabalhar a partir de suas casas, com as orientações de distanciamento social e com o fechamento de diversos estabelecimentos comerciais, bares e restaurantes, essa modalidade de trabalho adquiriu grande centralidade desde a expansão da pandemia, em razão das adoções das medidas

de isolamento social e da classificação do serviço de entrega como atividade essencial para fins de enfrentamento da disseminação do vírus (art. 3º, XXII do Decreto n. 10.282/20).

Aqui buscaremos investigar, no contexto da pandemia: a) se houve um crescimento das empresas ao longo desse período; b) se ocorreu variação na remuneração recebida; c) se houve alteração no tempo de trabalho; d) como se deu a relação dos trabalhadores com os riscos de contaminação na pandemia; e) se as empresas forneceram os meios de proteção necessários (como álcool-gel, máscaras e orientações gerais).

Entre os primeiros trimestres de 2015 e 2020, segundo a PNAD Contínua, o número de motociclistas ocupados passou de 459 mil para 693 mil. Esse incremento parece ter se intensificado com a pandemia, quando a atividade passou a ser essencial para o consumo de grande parte da população. Em maio deste ano, *motoboys* e entregadores, ocupações incluídas na PNAD COVID-19, somaram 917 mil postos.

Segundo pesquisa realizada pela Mobills a partir de dados de mais de 160 mil usuários do aplicativo, as vendas por delivery cresceram entre janeiro e maio deste ano na comparação com igual intervalo do ano passado, os gastos com os principais aplicativos de entregas focados no delivery de comida (Rappi, Ifood e Uber Eats) cresceram 94,67% no período. (BÜLL, 2020).

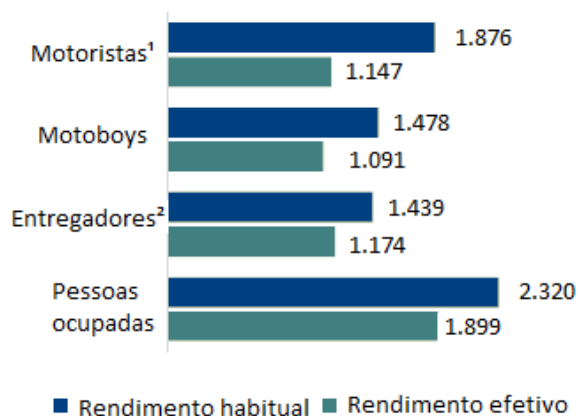
A pesquisa destaca ainda que as empresas a Rappi, que além do delivery alimentício oferece entrega de supermercado, farmácia e compras em geral, foi o aplicativo que teve maior aumento no tíquete médio. Em maio, o valor médio das transações era R\$ 97,20, o que representa aumento de 92,4% em comparação ao mês de janeiro, onde o gasto médio era de R\$ 50,51. O Ifood manteve o tíquete médio estável até março, quando começou a apresentar crescimento. Em janeiro e março, os gastos em média eram de R\$ 35,00, em maio, o valor cresceu para R\$ 42,00 representando 22,3% de aumento em comparação a janeiro. O Uber Eats não apresentou crescimento no tíquete médio, mantendo o valor por volta de R\$ 36,00 em maio. (BÜLL, 2020).

Uma pesquisa publicada pelo Instituto Locomotiva (2021) mostra que 81% dos estabelecimentos comerciais no Brasil passaram a fazer delivery durante a pandemia e vão manter esta modalidade. Antes, somente 49% dos restaurantes, lanchonetes, padarias e mercados faziam entregas em domicílio. Entre os novos canais de venda a partir da pandemia, o comércio pelo telefone foi o mais adotado, com 71% de adesão por parte dos comerciantes. Na sequência, vem o WhatsApp (63%), o e-commerce próprio (51%), as vendas online (42%) e os aplicativos de entrega (39%).

Com a pandemia, empresas de entrega têm ganhado muito dinheiro, e talvez ganhem ainda mais, pois o vírus pode promover uma transformação estrutural nos modos de consumo da população. Contudo, dados mostram que os trabalhadores do setor não estão se beneficiando dos frutos dessa expansão.

O rendimento dos entregadores parece cair com o início da pandemia, justamente quando as empresas lucram mais. Essa realidade foi ratificada pela PNAD-COVID-19 de maio, cujos microdados mostram uma queda de do rendimento efetivo dos entregadores que se declaram autônomos, em comparação ao rendimento habitual. A média de rendimento efetivo no mês de maio para todos os ocupados foi de 81,8% do habitual, ou ainda, R\$1.899. Essa proporção foi semelhante à do rendimento efetivo comparado ao habitual dos entregadores, que normalmente possuíam rendimento médio de R\$1.439 e tiveram no mês de maio, em média, rendimento de R\$1.174. De outro lado, os motoristas tiveram uma queda mais significativa de rendimento, saindo de R\$1.876 para R\$1.147. Ou seja, receberam efetivamente apenas 61,2% do que costumavam receber em média (Gráfico 4).

Gráfico 4 - Motoristas, *motoboy*s e entregadores por média do rendimento mensal habitual e efetivo em todos os trabalhos, em reais (Brasil, maio de 2020)



¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

²Entregadores de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, IFood, Rappi etc.)

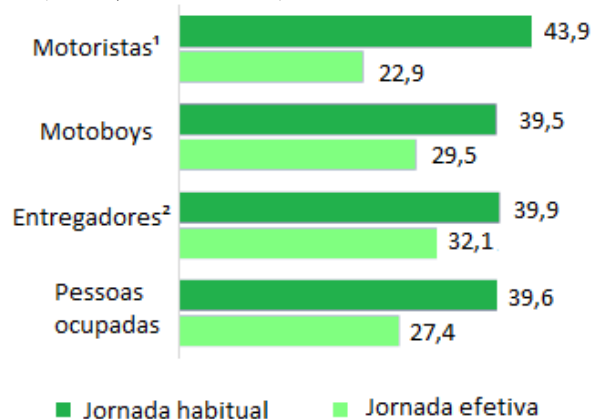
Fonte: Microdados PNAD COVID-19/IBGE - Elaboração própria

Entre as hipóteses que podem ter levado à expressiva queda na remuneração estão: (i) como alegado pelas próprias empresas, houve aumento significativo do número de pedidos de cadastros de trabalhadores nos últimos meses, muitos desempregados tornaram-se entregadores durante a pandemia; (ii) o valor da hora de trabalho e/ou a bonificação foram diminuídas durante a pandemia, a despeito do crescimento significativo do número de entregas. É possível, então, aventar a possibilidade de que as

empresas estejam promovendo o rebaixamento do valor da força de trabalho daqueles que já se encontravam nesta atividade antes da pandemia, prática que seria amparada pelo aumento do contingente de trabalhadores de reserva e adoção de forma nociva de uma política de aumento do número de entregadores.

A queda nos rendimentos acompanha a redução de jornada, assim como observamos no caso de muitos trabalhadores durante a pandemia, porém os entregadores de mercadorias estavam entre os que menos diminuíram sua jornada de trabalho semanal, registrando uma jornada média de 32,1 horas semanais (80,5% da jornada habitual) no mês de maio de 2020. Os *motoboy*s, por sua vez, trabalharam efetivamente 74,7% das horas habituais, enquanto os motoristas, acompanhando a tendência de maior afastamento, reduziram sua jornada média semanal a apenas 52,2% da jornada habitual, de 22,9 horas ante às 43,9 horas (Gráfico 5).

Gráfico 5 – Motoristas, *motoboy*s e entregadores por média da jornada semanal habitual e efetiva em todos os trabalhos, em horas (Brasil, maio de 2020)



¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

²Entregadores de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.)

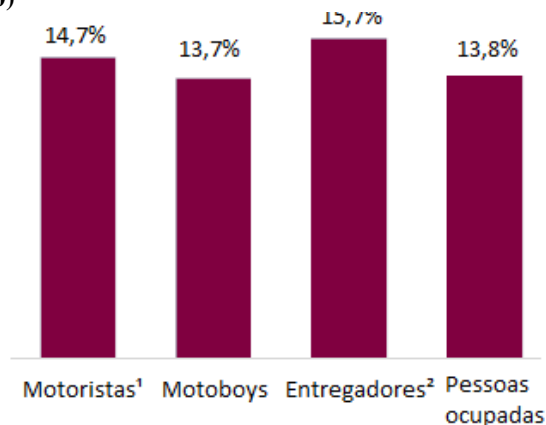
Fonte: Microdados PNAD COVID-19/IBGE - Elaboração própria

Possivelmente essa pouca expressão na redução da jornada dos entregadores está relacionado ao incremento de grande número de novos trabalhadores durante a pandemia, o que gerou uma oferta maior de entregadores disponíveis, provocando, como consequência, a redução das chamadas para entregas. Associado a isso, houve redução de períodos com tarifas dinâmicas e redução de oferta de prêmios.

De acordo com a PNAD COVID-19, enquanto 13,8% das pessoas ocupadas tiveram algum sintoma que pode ser relacionado à Covid-19 nos últimos sete dias ao dia de referência da pesquisa em maio de 2020, esse índice entre os motoristas (de aplicativo,

taxi, van, mototáxi ou ônibus) foi de 14,7% e entre os entregadores de mercadorias (de restaurante, farmácia, loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.) de 15,7% (Gráfico 6).

Gráfico 6 – Motoristas, *motoboys* e entregadores por proporção de trabalhadores que tiveram algum sintoma (Brasil, maio de 2020)



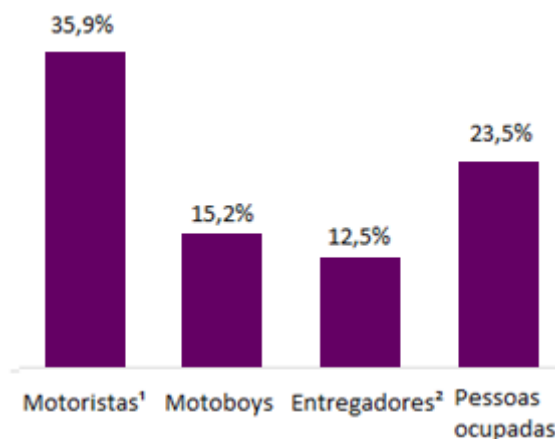
¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

²Entregadores de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.)

Fonte: Microdados PNAD COVID-19/IBGE - Elaboração própria

Apesar da alta proporção de pessoas com sintomas, os entregadores de mercadorias estavam entre os que menos se afastaram do trabalho em maio de 2020, com uma taxa de afastamento de apenas 12,5%, indicando a alta requisição desse tipo de trabalho em épocas de isolamento social e a necessidade e disposição dos trabalhadores em realizar esse trabalho. Acompanhando a mesma tendência, os *motoboys* tiveram uma taxa de afastamento temporário do trabalho de 15,2% no período. De outro lado, os motoristas estavam entre os que mais se afastaram do trabalho em maio, com uma taxa de 35,9% (Gráfico 7).

Gráfico 7 - Motoristas, *motoboys* e entregadores por taxa de afastamento do trabalho (Brasil, maio de 2020)



¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

²Entregadores de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.)

Fonte: Microdados PNAD COVID-19/IBGE - Elaboração própria

Apesar da maioria dos entregadores estar situada em faixas etárias menos vulneráveis à Covid-19, são esses trabalhadores que despontam entre os ocupados como aqueles que mais apresentaram sintomas que podem estar relacionados à Covid-19, sendo que, ao mesmo tempo, foram os entregadores os que menos se afastaram do trabalho, seja por motivo de saúde, de quarentena ou qualquer outro.

Muitos dos entregadores afirmam não ter recebido nenhum apoio e nem insumos de proteção das empresas para diminuir os riscos de contaminação existente durante a realização do seu trabalho, a maior parte deles cita que única ação dirigida pela empresa foram as orientações de como trabalhar de forma mais segura descritas no aplicativo.

A greve dos entregadores de aplicativos no dia 1º de julho, o chamado “Breque dos Apps”, escancarou a precariedade e as más condições enfrentadas por esses trabalhadores. A greve foi uma ação coletiva dos entregadores capaz de mobilizar um número significativo de trabalhadores em torno de uma pauta conjunta de melhoria das condições de trabalho, como o aumento da remuneração, fim dos bloqueios unilaterais, garantia de seguro e fornecimento de equipamentos de proteção individual (EPI's) relacionados ao novo coronavírus. O movimento ocorreu em diversas cidades do Brasil e contou com apoio de consumidores e restaurantes que utilizam as plataformas, o que demonstra a legitimidade social da pauta dos entregadores e o reconhecimento público sobre a precariedade das suas condições de trabalho.

Aderir ao breque pode ser simplesmente ficar em casa, sem ligar o aplicativo. Aderir ao breque pode ser não estar na manifestação, e sim com mais alguns trabalhadores bloqueando a saída em locais dispersos de onde se originam entregas.

Também em julho, no dia 25, aconteceu outra paralisação em busca de melhores condições para a categoria, o segundo protesto teve menos adesão dos trabalhadores do que a primeira devido às dificuldades envolvidas no processo, a greve é uma ação atravessada por muitos dilemas e diferentes desdobramentos possíveis, parar não é fácil para o trabalhador precarizado que a cada dia precisa garantir o ganho necessário para sua reprodução.

Ambos os movimentos de greve tencionaram o discurso sustentado pelas plataformas, fundado em uma suposta autonomia dos entregadores e de suas atividades serem caracterizadas como empreendedoras. Isso vai se mostrando cada vez mais sem respaldo na realidade para o grande público. A realização da greve, a partir da saturação das condições precárias dos entregadores durante a pandemia, permitiu avançar na

formação de um entendimento pela sociedade de que esses trabalhadores merecem proteção social e que a atual situação é insustentável.

A imagem das centenas de motos e bicicletas unidas pelas ruas da cidade é importante, quando essa multidão se organiza, são centenas de milhares contra uma, duas, cinco empresas, mas não é só ela que dá a medida da adesão ou organização. A adesão aí é cotidiana e está sendo tecida, nessa organização horizontalizada a adesão e os próprios horizontes da luta estão em construção e movimento.

No caso dos entregadores, as ruas são seu local de trabalho e hoje também se tornam parte dos seus instrumentos de resistência. Bloquear os fluxos que correm pelas vias da cidade é um recurso poderoso, o fato é que a materialização da circulação como campo de dominação e resistência tem estado no cerne de diversas lutas pelo mundo nesta década.

Considerações Finais

Os dados não deixam margem a dúvidas sobre um movimento de manutenção de longos tempos de trabalho, associado à baixa remuneração desses trabalhadores, que arriscam sua saúde e a vida no desempenho de um serviço essencial para a população brasileira, ao contribuírem para a implementação e a manutenção do isolamento social durante a pandemia. Isso é, ainda, acompanhado pelo aumento do risco de contágio, o que intensificou as condições de trabalho precárias e inseguras dos entregadores. O tempo de trabalho dos entregadores continuou elevado durante a pandemia da COVID-19.

A comparação entre *motoboys* e *bike boys* evidencia como a uberização é um processo de informalização do trabalho que o organiza de uma nova forma e ao mesmo tempo se apropria produtivamente de diferentes aspectos socioeconômicos, que são informalmente incorporados na própria gestão. A atual condição dos *motoboys* deixa clara a monopolização promovida pelas empresas-aplicativo, o que possibilita que estas reorganizem o trabalho, alterem o perfil e a identidade profissional dos trabalhadores e rebaixem o valor de sua força de trabalho. *Motoboys* veem hoje sua profissão ser profundamente transformada, subordinada a novas formas de controle, novas formas de remuneração e de distribuição do trabalho.

Oferecendo o mesmo serviço que os *motoboys*, mas por meio da utilização de um instrumento de trabalho de menor custo e que demanda o uso permanente da força física, os *bike boys* surgem no espaço urbano, em um trabalho tipicamente juvenil, periférico e

negro. Seu trabalho torna-se emblemático da crise econômica e de como esta afeta de modo mais contundente esse segmento da população. As empresas apropriam-se dessa vulnerabilidade social de forma organizada e produtiva, convertendo esses jovens em trabalhadores *just-in-time*, passando a dispor de sua força de trabalho em condições de extrema precariedade. Não se trata, portanto, apenas de alternativa ao desemprego: trata-se de novos instrumentos da subordinação e exploração do trabalho.

Quando vemos todas estas condições brutais de trabalho, é ainda mais importante o movimento destes trabalhadores, que se levantam em defesa de seus próprios direitos, mas também se unificam com as lutas da classe trabalhadora como um todo.

BIBLIOGRAFIA:

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

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. *Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo*. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS (ALIANÇA BIKE) *Perfil dos Entregadores Ciclistas de Aplicativo*. *Entregadores Ciclistas de Aplicativos*, São Paulo, jul. 2019. Disponível em: <http://aliancabike.org.br/pagina.php?id_secao=10&id_page=50> Acesso em: 20 ago. 2020

BASÍLIO, Ana Luiza. *Entregadores antifascistas: A uberização vem pra suprimir direitos*. Revista Carta Capital. Publicado em 07 de jul. de 2020. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/entregadores-antifascistas-a-uberizacao-vem-para-suprimir-direitos/>>. Acesso em 01/03/2021

BÜLL, Patricia. *Gastos com delivery crescem mais de 94% na pandemia*. Revista online No Verejo. Publicada em 08 de julho de 2020. Disponível em: <[https://www.consumidormoderno.com.br/2020/07/08/gastos-com-delivery-crescem-mais-de-94-durante-a-pandemia/#:~:text=Gastos%20com%20delivery%20crescem%20mais%20de%2094%25%20na%20pandemia&text=A%20empresa%20analizou%20dados%20de,94%2C67%25%20no%20per%3ADodo](https://www.consumidormoderno.com.br/2020/07/08/gastos-com-delivery-crescem-mais-de-94-durante-a-pandemia/#:~:text=Gastos%20com%20delivery%20crescem%20mais%20de%2094%25%20na%20pandemia&text=A%20empresa%20analizou%20dados%20de,94%2C67%25%20no%20per%3ADodo.)>. Acessado em 01/03/2021

DEUTCH WALLE. *Aplicativos de entrega usam trabalho de menores no Brasil*. Publicada em 03 de dez. 2020. Disponível em <<https://www.dw.com/pt-br/aplicativos-de-entrega-usam-trabalho-de-menores-no-brasil/a-55813514>> Acesso em: 10/02/2021.

ESTADÃO. *Apps como Uber e Ifood se tornam 'maior empregador' do Brasil*. Jornal Estado de São Paulo. São Paulo, Brasil: Grupo Estado. Publicado em 28 de abril de 2019. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber->

e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos,70002807079> Acesso em 23/02/2021

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua PNAD contínua - *Características gerais dos domicílios e dos moradores* 2019. Brasília: [s.n.], 2019

_____. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua PNAD COVID-19 - *Desocupação, renda, afastamentos, trabalho remoto e outros efeitos da pandemia no trabalho*. 2020. Brasília: [s.n.], 2020

INSTITUTO LOCOMOTIVA. *8 em cada 10 estabelecimentos comerciais manterão delivery após pandemia*. Publicado em 5 de janeiro de 2021. Disponível em: <<https://www.ilocomotiva.com.br/single-post/isto%C3%A9-8-em-cada-10-estabelecimentos-comerciais-manter%C3%A3o-delivery-ap%C3%B3s-pandemia-diz-estudo>> Acesso em 16 de março de 2021.

KREIN, André E. B.; MANZANO, Marcelo. *A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil*. Campinas, CESIT, 2020. Disponível em: <https://www.cesit.net.br/a-pandemia-e-o-trabalho-de-motoristas-e-de-entregadores-por-aplicativo-no-brasil/>

MACHADO, Leandro. *Dormir na rua e pedalar 12 horas por dia: A rotina dos entregadores por aplicativo*. BBC News Brasil. Publicado em 22 de maio de 2019. Disponível em <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-48304340>> Acesso em 23/02/2021

MORAES, Rodrigo B. S.; OLIVEIRA, Marco A. G. ; ACCORSI, André. *Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo*. Revista Brasileira de Estudos Organizacionais, v. 6, n. 3, p. 647-681, 2019.

RELATÓRIO PARCIAL DE PESQUISA. ABÍLIO, Ludmila. C.; ALMEIDA, Paula. F.; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana. C. M.; FONSECA, Vanessa. P.; KALIL, Renan. B.; MACHADO, Sidnei. *Condições de trabalho em empresas de plataforma digital: os entregadores por aplicativo durante a Covid-19*. São Paulo: REMIR, 2020. 11 p.

RELATÓRIO PARCIAL DE PESQUISA. FILGUEIRAS, Vitor (Coord); LIMA, Uallace M. (Coord.) BALANCO, Paulo A. F. (Coord); SIQUEIRA, Leonardo M. L. C.; ALMEIDA, Pedro A. P.; AVELINO, Robson S.; PEDREIRA, Sara C.; SILVA, Victória V. V. B. Projeto caminhos do trabalho: Tendências, dinâmicas e interfaces, do local ao global - *Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil*. Salvador: FE/UFBA e MPT, agosto de 2020. 35p.

SILVA, Ricardo Barbosa da. *Os motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo*. Dissertação (mestrado). Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2009.

UNICEF. *UNICEF alerta para aumento de incidência do trabalho infantil durante a pandemia em São Paulo*. Publicado em 18 agosto de 2020. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/comunicados-de-imprensa/unicef-alerta-para-aumento-de-incidencia-do-trabalho-infantil-durante-pandemia-em-sao-paulo>