

A PANDEMIA E O TRABALHO DE MOTORISTAS E DE ENTREGADORES POR APLICATIVOS NO BRASIL

Marcelo Manzano¹

André Krein²

Introdução

Apesar do mercado de trabalho brasileiro nunca ter passado por um processo de estruturação de fato e historicamente ser marcado pela forte presença da informalidade, de 2003 a 2014 foi possível observar um crescimento do emprego e um processo de formalização do trabalho no país, ainda que esse movimento tenha tido contradições.³ A partir de 2015, contudo, com a crise econômica impulsionada pela política de austeridade e as reformas de orientação liberal que se seguiram (a lei do Teto de Gastos de dezembro de 2016, a Reforma trabalhista de novembro de 2017⁴ e a Reforma da Previdência de novembro de 2019), 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.

Nesse contexto, nos últimos anos duas ocupações têm despontado como expressões dramáticas do novo metabolismo do mercado de trabalho: os motoristas e os entregadores por aplicativos. Empresas como Uber, Cabify, 99, iFood, Rappi, Loggi, entre outras, se apresentam como empresas de tecnologia que ofertam sistemas de conexão entre entes econômicos independentes, sejam elas entre motoristas e passageiros ou entre estabelecimentos, entregadores e consumidores. De acordo com o posicionamento das empresas, enquanto alegam que os(as) trabalhadores(as) oferecem seus serviços de forma autônoma e voluntária, tratam também de se desincumbirem das responsabilidades inerentes às atividades capitalistas, tanto no que se refere aos custos de

¹ Professor e pesquisador do Centro de Estudos Sindicais e do Trabalho – Cesit/Unicamp

² Doutorando do curso de sociologia da Universidade de Coimbra.

³ Sobre mercado de trabalho nos governos Lula e Dilma, ver Baltar et al (2010), Manzano, Santos e Teixeira (2013) e Krein (2017).

⁴ Sobre a reforma trabalhista de 2017, ver Teixeira (2018), Biavaschi e Teixeira (2018) e Santos e Gimenez (2018).

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). Noutros termos, pode-se dizer que ao transformarem uma relação de trabalho (na qual o trabalhador ocupa sempre posição de subordinação e em condição de hipossuficiência) em uma falsa operação comercial, aquelas empresas de aplicativos estão em realidade transferindo o risco capitalista (o qual, em última instância, serve de justificativa ética para o lucro) para o agente não-capitalista, isto é, o trabalhador que não tem como arcar com os riscos econômicos dos empreendimentos, pois vive no limite da sobrevivência.

Isso posto, o objetivo desse estudo é analisar as características do trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil. Parte-se da observação da evolução dessas ocupações ao longo dos últimos anos para, em seguida, analisar esses trabalhos no contexto da pandemia de Covid-19. Antes, porém, cabe uma breve consideração metodológica.

As ocupações vinculadas a aplicativos são de difícil mensuração a partir das estatísticas oficiais disponibilizadas pelos institutos de pesquisas do país. Entretanto, é possível observar algumas categorias em que esses trabalhadores estão contidos. Na PNAD-Contínua estariam entre os “condutores de automóveis, táxis e caminhonetes” e entre os “condutores de motocicletas”. Já na PNAD COVID19 estão considerados entre os “motoristas” (de aplicativo, de táxi, de van, de mototáxi e de ônibus), entre os “motoboy” 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 características⁵.

O avanço dos trabalhos de transporte por aplicativo

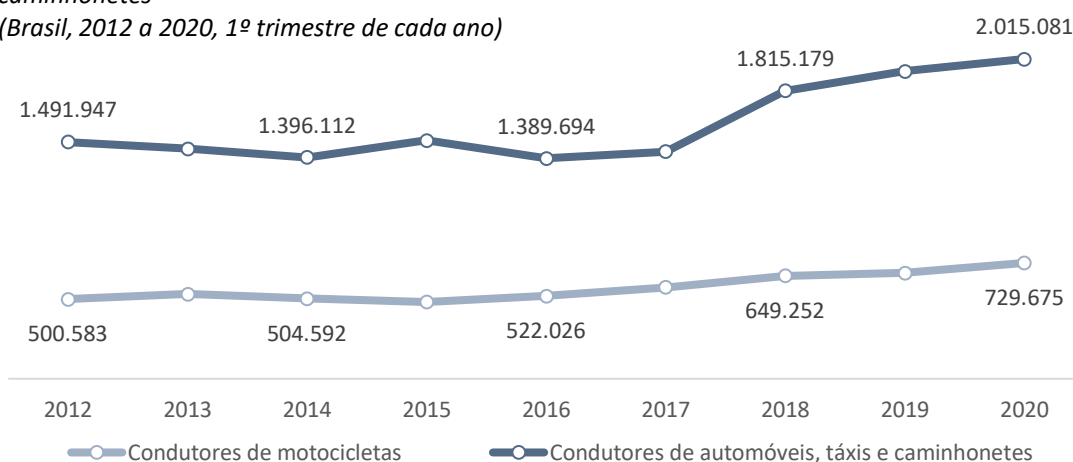
De acordo com a PNAD Contínua, tanto entre os condutores de motocicletas quanto entre os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes houve uma relativa estabilidade no número de ocupados de 2012 a 2016. A partir dessa data, contudo, a quantidade de trabalhadores passa a crescer expressivamente. Do primeiro trimestre de

⁵ Cabe destacar que motoristas e entregadores com vínculos empregatícios regulares, trabalhadores organizados ou trabalhadores que possuem relação direta com seu empregador tendem a possuir melhores condições de trabalho, mais segurança e maiores rendimentos, fazendo com que, a realidade dos trabalhadores por aplicativos seja ainda mais precária do que a demonstrada nos dados aqui analisados.

2016 ao primeiro trimestre de 2020, o número de condutores de automóveis, táxis e caminhonetes – categoria em que estão incluídos trabalhadores que atuam em aplicativos como o Uber - passou de 1,39 milhões para 2,02 milhões, um aumento de 41,9%. Já os condutores de motocicletas tiveram um aumento de magnitude similar, de 39,2%, saltando de 522,1 mil para 729,7 mil entre 2016 e 2020. Dentre as 50 maiores ocupações do país, os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes compõem assim a quinta ocupação que mais cresceu nesses quatro anos. Os condutores de motocicletas, por sua vez, foram a sétima (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

Esse quadro reforça o peso do momento de inflexão da crise recessiva de 2015/2016, pois após esse período, o número de pessoas desempregadas que buscavam uma fonte de renda cresceu significativamente, restando como alternativa para alguns (especialmente homens negros, jovens e pessoas com idade mais avançada) o trabalho por aplicativos. Esse momento coincide com a chegada e a disseminação das plataformas digitais de transporte no Brasil – incluso aquelas relacionadas ao varejo online -, registrando acelerado crescimento desde então.

Outro aspecto importante a considerar é que, adotando o conceito de informalidade utilizado pelo IBGE⁶, 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 saíram

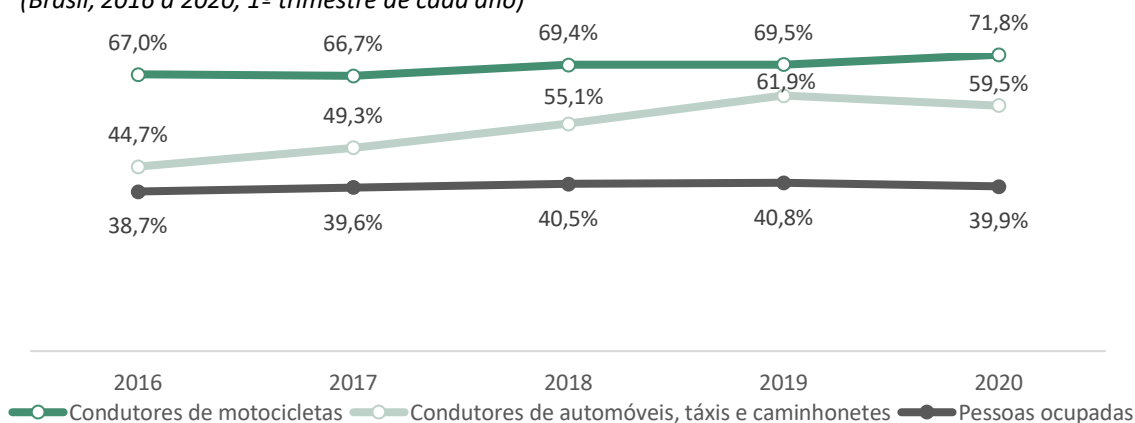
⁶ A PNAD Contínua começou a contabilizar essa categoria somente a partir do quarto trimestre de 2015, não havendo, portanto, dados disponíveis antes disso.

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 registravam uma taxa de informalidade de 44,7% alcançavam 59,5% em 2020, com um pico em 2019 de 61,9%. (Gráfico 2).

GRÁFICO 2

Taxa de Informalidade¹

(Brasil, 2016 a 2020, 1º trimestre de cada ano)



¹Empregados 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
Fonte: Microdados PNAD Contínua/IBGE - Elaboração Própria

No que tange à média de horas trabalhadas por semana das duas ocupações analisadas, percebe-se que ocorreu uma queda entre 2012 e 2016 e que, desde então permaneceu praticamente estável no mesmo patamar. Entre os condutores de motocicletas, a jornada média de trabalho teve uma queda de 12,9% do primeiro trimestre de 2012 ao primeiro trimestre de 2016, saindo de 48,9 horas semanais para 42,6 horas, onde permaneceu até o primeiro trimestre de 2020 (42,5 horas). Já os condutores de automóveis, táxis e caminhonetes tiveram uma queda de 6,9% em sua jornada média de 2012 a 2016, saindo de 46,3 horas para 43,1 horas. De 2016 a 2020, porém, houve um pequeno aumento da jornada média para 43,7 horas semanais. 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, passando das quarenta horas semanais (Tabela 1).

TABELA 1

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

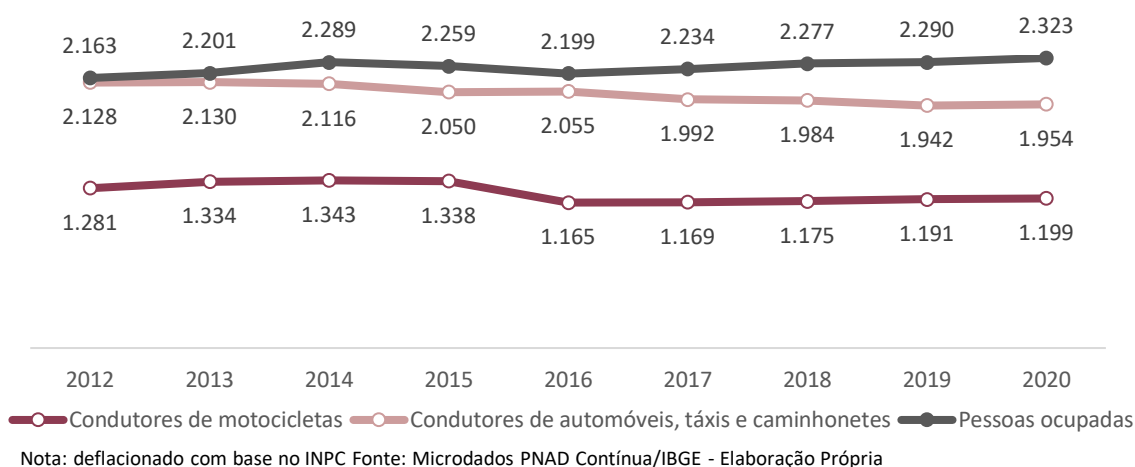
Ano	Condutores de motocicletas	Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	Pessoas ocupadas
2012	48,9	46,3	40,5
2013	47,1	45,0	40,1
2014	45,8	44,7	39,9
2015	45,2	44,7	39,5
2016	42,6	43,1	39,2
2017	42,8	43,5	39,2
2018	41,7	43,2	39,0
2019	42,7	43,2	38,9
2020	42,5	43,7	39,1

Fonte: Microdados PNAD Contínua/IBGE - Elaboração Própria

Contudo, é no quesito dos rendimentos que desponta o principal indicativo da precariedade dos trabalhos das duas ocupações analisadas. Enquanto o rendimento médio mensal real (deflacionado pelo INPC) do total de ocupados no Brasil aumentou 7,4% no período de 2012 a 2020, o rendimento médio mensal dos condutores de motocicletas caiu 6,4% e o dos condutores de automóveis, táxis e caminhonetes diminuiu 8,2%. Ou seja, os trabalhadores nas ocupações selecionadas tiveram perdas reais significativas de 2012 a 2020. Esse quadro é causado, em parte, pelo chamado efeito composição, isso é, o aumento de trabalhadores por aplicativo em relação aos ocupados tradicionais dos setores. 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). Como bem evidenciam as trajetórias das curvas do Gráfico 3, nota-se que, a partir da crise recessiva de 2015/2016, as duas ocupações em tela se descolaram da tendência registrada para o conjunto dos ocupados, quando também se dissemina o uso dos aplicativos de plataforma.

GRÁFICO 3

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



O trabalho de motoristas e entregadores em tempos de pandemia

De acordo com a PNAD COVID19⁷, 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. 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 sexo e raça (Brasil, maio de 2020)

Sexo/Raça	Motoristas ¹	Motoboys	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%
Branco	39,8%	32,9%	37,3%	38,7%	46,5%
Negros ³	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 as categorias amarela e indígena.

Fonte: Microdados PNAD COVID19/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

⁷ 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.

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	Motoboys	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.)

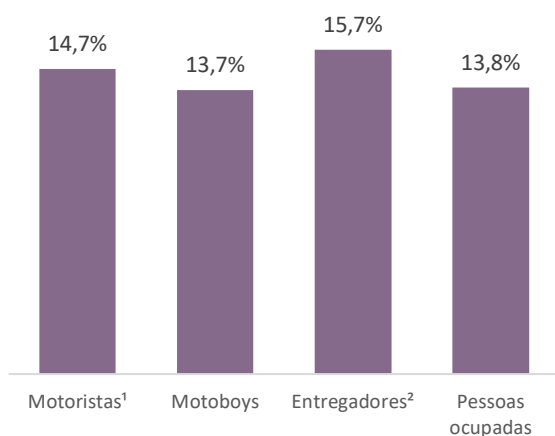
Fonte: Microdados PNAD COVID19/IBGE - Elaboração Própria

De acordo com a PNAD COVID19, 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 2020⁸, 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 4). 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 5).

⁸ Febre, tosse, dor de garganta, dificuldade para respirar, dor de cabeça, dor no peito, nariz entupido ou escorrendo, fadiga, dor nos olhos, perda de cheiro ou sabor e dor muscular.

GRÁFICO 4

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



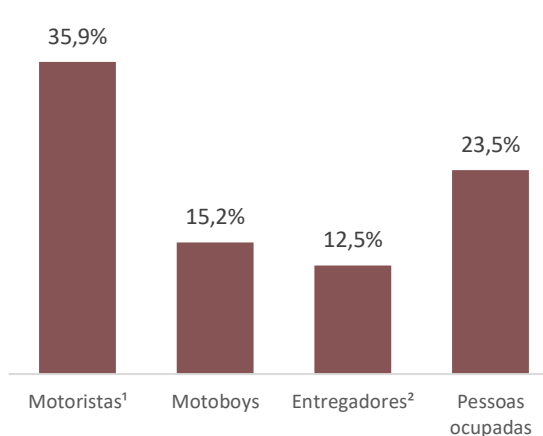
¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

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

Fonte: Microdados PNAD COVID19/IBGE - Elaboração

GRÁFICO 5

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.)

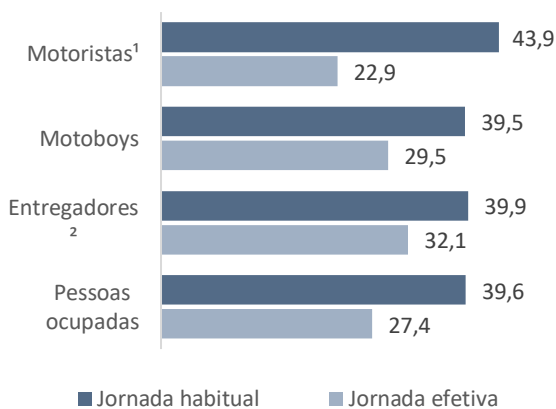
Fonte: Microdados PNAD COVID19/IBGE - Elaboração

Além disso, 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 motoboys, 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 6).

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 7).

GRÁFICO 6

Motoristas, motoboys e entregadores por média da jornada semanal habitual e efetiva em todos os trabalhos, em horas (Brasil, maio de 2020)



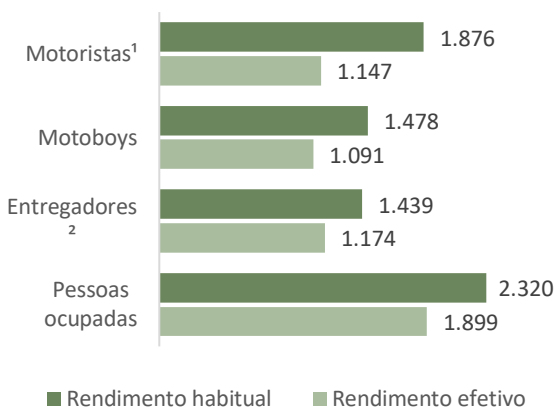
¹Motoristas (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)

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

Fonte: Microdados PNAD COVID19/IBGE - Elaboração

GRÁFICO 7

Motoristas, motoboys 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 COVID19/IBGE - Elaboração

Considerações finais

A partir dos dados coletados é possível perceber a predominância de homens, de negros e de jovens entre os entregadores e de homens, de negros e de pessoas com idade mais avançada entre os motoristas. Essas pessoas 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. Além disso, 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.

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. Por fim, 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.

Referências bibliográficas

- 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.
- BALTAR, Paulo; SANTOS, Anselmo Luís.; KREIN, José Dari; LEONE, Eugênia; PRONI, Marcelo Weishaupt.; MORETTO, Amilton.; MAIA, Alexandre; SALAS, Carlos. Trabalho no governo Lula: uma reflexão sobre a recente experiência brasileira. *Global Labour University Working Papers*, n. 9, maio, 2010. Disponível em <http://www.globallabour-university.org>. Acesso em: 10/09/2012.
- BIAVASCHI, Magda Barros; TEIXEIRA, Marilane Oliveira. A reforma trabalhista brasileira na dinâmica da economia e seus impactos na regulação pública do trabalho: em diálogo comparado com a reforma em andamento na Argentina. *Século XXI: Revista de Ciências Sociais*, v. 8, n. 2, p. 477-518, 2018.
- GALVÃO, Andréia. O movimento sindical no governo Lula entre a divisão e a unidade. Trabalho apresentado no VI Congresso da Associação Latino-Americana de Sociologia do Trabalho (ALAST), Cidade do México, abril de 2010.
- KREIN, André Eduardo Becker. Relações formais e informais de trabalho nos governos Lula e Dilma por uma perspectiva de gênero e raça. 2017. 1 recurso online (247 p.). Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/331492>>. Acesso em: 3 set. 2018.
- MANZANO, Marcelo; SANTOS, Anselmo Luis, TEIXEIRA, Marilane. Desenvolvimento econômico e trabalho nos anos recentes. In: KREIN, José Dari et al. *Regulação do trabalho e instituições públicas*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2013. v. 1. p. 23-43.
- MELLO, Guilherme; ROSSI, Pedro. Do industrialismo à austeridade: a política macro dos governos Dilma. *Texto para Discussão-IE/UNICAMP*, v. 309, 2017.
- SANTOS, Anelmo Luis dos; GIMENEZ, Denis Maracci. Desenvolvimento, Competitividade e a Reforma Trabalhista. In: KREIN, José Dari.; GIMENEZ, Denis Maracci; SANTOS, Anselmo Luis dos. *Dimensões críticas da reforma trabalhista no Brasil*. Campinas: Curt Nimuendajú, 2018.
- TEIXEIRA, Marilane Oliveira et al (orgs). *Contribuição Crítica à Reforma Trabalhista*. Campinas, S.P.: CESIT/IE/Unicamp, 2017. Disponível em: <http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2017/06/Dossie-14set2017.pdf>. Acesso em 29/12/2018.