

CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DE ENTREGADORES POR APLICATIVOS NO DISTRITO FEDERAL

WORKING AND HEALTH CONDITIONS OF DELIVERY APP WORKERS IN THE FEDERAL DISTRICT, BRAZIL

Ricardo Colturato Festi*

Raphael Santos Lapa**

Bruna Vasconcelos de Carvalho***

Resumo

Este artigo problematiza as relações de causa e efeito entre as condições de trabalho e as condições de saúde de entregadores e entregadoras por aplicativos. Para isso, analisa-se as lutas e as demandas dessa categoria no Distrito Federal do Brasil, ao longo de 2020 e 2021, durante a pandemia da covid-19. Essa, ao acirrar a crise econômica e social do país e submeter os trabalhadores a maiores riscos de saúde, evidenciou a incoerência entre os discursos das empresas e dos poderes públicos que anunciavam a importância do setor de *delivery* durante o período de isolamento social, ao mesmo tempo em que esses trabalhadores eram tratados como descartáveis. Metodologicamente, fez-se uso de pesquisas empíricas empreendidas por meio de observação participante durante as manifestações conhecidas como Breques dos APPs, bem como de entrevistas qualitativas semiestruturadas com lideranças e trabalhadores e da análise de dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) e da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio – Contínua (PNADC). Concluiu-se que as condições de trabalho e a falta de leis protetivas para esse segmento deixa-os sujeitos a maiores riscos de acidentes e adoecimentos.

Palavras-chave: Trabalho em Plataformas Digitais. Saúde do Trabalhador. Condições de Trabalho. Coronavírus.

Abstract

This paper discusses the cause-and-effect relations between the working and health conditions of delivery workers. Thereunto, the struggles and demands of this category in the Federal District of Brazil are analyzed, throughout 2020 and 2021, during the Covid-19 pandemic. Covid-19 pandemic, by intensifying the country's economic and social crisis and submitting workers to greater health risks, highlighted the inconsistency between the discourses of companies and public authorities that announced the importance of the delivery sector during the period of social isolation meanwhile these workers were treated as expendables. In terms of method this paper was supported by empirical research undertaken through participant observation during the manifestations known as the Breques dos APPs, as well a semi-structured qualitative interviews with leaders and workers and data analysis from the Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) and the Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio – Contínua (PNADC). It was concluded that the working conditions and the lack of protective laws for this segment make them subject to greater risks of accidents and illnesses.

Keywords: Digital Platform Work. Workers Health. Working Conditions. Coronavirus.

* Professor adjunto do Departamento de Sociologia da UnB. Email: ricardo.festi@unb.br

** Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília. E-mail: raphaelsantoslapa@gmail.com

*** Auditora Fiscal do Trabalho, doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Direito da UnB. E-mail: brunavasconcelosdecarvalho@gmail.com

Introdução

A crise sanitária causada pela pandemia da covid-19 exacerbou as contradições latentes da sociedade capitalista. As desigualdades sociais e de renda, acentuadas nas últimas décadas com as políticas neoliberais, refletiram-se em diferenças nas formas de proteção à vida diante do vírus. No mundo do trabalho, aqueles que exerciam atividades consideradas essenciais para a sociedade ficaram vulneráveis e, diante da falta de vínculos formais de trabalho que lhes assegurassem um isolamento social nos períodos mais agudos das contaminações, foram obrigados a se arriscar em busca de uma renda para sobreviver.

Entre os trabalhadores mais expostos à pandemia estão os entregadores e entregadoras de mercadorias por plataformas digitais. Porém, foi justamente nesse momento de maior demanda que a categoria viveu sua mais importante experiência de luta político-sindical desde que os aplicativos de *delivery* começaram a atuar no Brasil. Assim, este artigo busca analisar as lutas e as demandas dessa categoria no Distrito Federal (DF) do Brasil, ao longo de 2020 e 2021, durante a pandemia da covid-19, ressaltando as condições de trabalho e os seus reflexos sobre a saúde dos entregadores.

Com efeito, o estudo sobre o perfil dos entregadores por aplicativos e sobre sua realidade de trabalho não pode se desgarrar da compreensão sobre os agravos causados pela crise pandêmica, tampouco da notoriedade que essa crise trouxe às contradições no tratamento institucional conferido a essa categoria profissional.

Se, por um lado, a pandemia acirrou a crise econômica e sujeitou os trabalhadores a maiores riscos de saúde, devido à própria natureza de seu trabalho¹; por outro, ela também evidenciou a incoerência entre os discursos das empresas e dos poderes públicos, que anunciavam a importância desse tipo de atividade na pandemia², mas tratavam com descartabilidade os encarregados desses serviços.

Como resposta a esse cenário, algumas mobilizações foram deflagradas ao longo de 2020 e 2021, cabendo destaque ao “Breques dos Apps”³, que trouxeram para o debate político diversas questões relacionadas às particularidades, antes ignoradas, da prestação de serviços geograficamente situados por meio de plataformas digitais (*location-based platforms*). Dentre os temas que integram as demandas e questionamentos da categoria, cumpre tecer maior detalhamento sobre o direito à saúde dos entregadores e entregadoras vinculados a plataformas digitais, considerando ainda o impacto da pandemia de covid-19 no desempenho da atividade desses trabalhadores.

1É notório que o serviço de entrega em domicílio impõe a constante circulação e contato dos entregadores e entregadoras com diferentes pessoas, o que potencializa seu risco de contaminação.

2 O Decreto nº 10.282/2020 reconheceu a atividade de entregas “realizadas presencialmente ou por meio do comércio eletrônico, de produtos de saúde, higiene, limpeza, alimentos, bebidas e materiais de construção” (art. 3º, §1º, inciso XII) como atividade essencial, permitindo, assim, a continuidade de prestação desses serviços em meio à crise sanitária global.

3 Sobre o Breque dos Apps, ver Renata Dutra e Ricardo C. Festi (2021) e Gabriela Neves Delgado e Bruna Carvalho (2020).

Metodologia

Este artigo tem como uma de suas principais fontes as pesquisas empíricas que empreendemos no Distrito Federal junto à categoria de entregadores por aplicativos, entre junho de 2020 e março de 2021. Nessas, utilizamos especialmente o método de observação participante nos Breques dos APPs e da aplicação de questionários semiestruturados. Também realizamos 41 entrevistas qualitativas com as lideranças e os entregadores/as por aplicativos, sendo que a maior parte delas compuseram um estudo em parceria com o Instituto Observatório Social com subsídios da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

A análise empírica dos influxos da pandemia na saúde dos entregadores por aplicativos tem como desafio a carência de dados oficiais, haja vista que esses trabalhadores, em sua maioria, inserem-se em relações de trabalho informais. A ausência de informações, entretanto, traduz-se em uma deliberada prática de ocultação por parte das plataformas. Afinal, a despeito da informalidade da relação, os aplicativos possuem potencialmente mais dados de seus usuários (em todas as frentes) do que qualquer outro ente em uma relação de trabalho. Não obstante, a análise de levantamentos estatísticos recentes permite traçar algumas percepções preliminares sobre o tema. Assim, outras fontes que alimentaram este artigo foram os dados da edição de 2019 da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS), assim como a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD Covid), realizada de maio a novembro de 2020, sendo ambas realizadas pelo IBGE⁴.

Ainda que a categoria dos entregadores por aplicativos só tenha ganhado maior expressão e destaque no cenário social ao longo de 2020-2021, notadamente em razão do contexto pandêmico, a PNS realizada em 2019 mostra-se útil aos propósitos deste texto, na medida em que os indicadores são pertinentes para a verificação dos aspectos do sistema de saúde e dos riscos aos quais esse grupo está submetido.

Na PNS, são realizadas seis abordagens, sendo elas: acidentes, violências, doenças transmissíveis, atividade sexual, características do trabalho e apoio social. A despeito de a pesquisa mais recente ter sido realizada ao longo de 2019, os microdados das variáveis dos módulos O (Acidentes), V (Violência), T (Doenças Transmissíveis), Y (Atividade Sexual) e M (Trabalho e Apoio Social) foram divulgados somente em 7 de maio de 2021⁵. A partir dessa disponibilização, abriu-se a possibilidade de uma análise de pesquisa desagregada e restrita ao grupo de trabalhadores em questão.

No sentido metodológico, identificar quem são os trabalhadores por aplicativos é a primeira e principal dificuldade ao se trabalhar com as pesquisas amostrais do IBGE. Isso porque a base de ocupações que o instituto utiliza é a COD-10 (Classificação de Ocupações

4 A Pesquisa Nacional de Saúde realizada pelo IBGE tem por objetivo geral verificar o desempenho do sistema nacional de saúde, assim como obter um maior detalhamento das condições de saúde da população.

5 Cf. <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/9160-pesquisa-nacional-de-saude.html?=&t=microdados>.

para Pesquisas Domiciliares), com última atualização em 2010⁶. Sendo assim, a categoria de entregadores por aplicativos não se apresenta de forma explícita, mas difusa em meio a outras.

Para os fins desta pesquisa, a amostra foi reduzida mediante seleção das ocupações referentes aos códigos 9621 (Mensageiros, carregadores de bagagens e entregadores de encomendas) e 8321 (Condutores de motocicletas). Uma segunda delimitação foi feita ao retirar todos que possuíam carteira assinada. Por fim, a última restrição do universo de análise se deu mediante a seleção somente dos trabalhadores que se declararam como “empregados do setor privado” e “por conta própria”. De tal forma, chegou-se ao número de 593.574⁷ trabalhadores em julho de 2019, considerado o período de referência do questionário.

Esse recorte nos permite inferir, com as devidas ressalvas metodológicas, o crescimento do número de entregadores durante a pandemia, em 2020, chegando-se a um total de 678.527 trabalhadores, segundo a PNAD Covid em novembro de 2020. Deve-se alertar, todavia, que a Pesquisa Nacional de Saúde de 2019 e a PNAD Covid, de 2020, não são equivalentes, posto que possuem distintas abordagens metodológicas, inclusive quanto ao trato das ocupações. Em que pese essas divergências, a análise integrada dos dados levantados nessas pesquisas nos dá um referencial preliminar quanto à dimensão da categoria, o que se mostra útil tanto para compreensão histórica dos dados apurados, inclusive considerando as pesquisas futuras sobre o tema, bem como para dar substrato empírico aos problemas suscitados nas manifestações coletivas da categoria, notadamente o Breque dos Apps. Deve-se destacar que os esforços para se chegar a um número aproximado dessa categoria perpassa diversas abordagens com distintas metodologias. Há um importante levantamento bibliográfico de pesquisas com dados referentes a trabalhadores que utilizam plataformas digitais (MANZANO; KREIN, 2022), no qual observa-se uma aproximação de números ao se analisar os dados da PNAD Contínua e PNAD Covid (GÓES; FIRMINO; MARTINS, 2021; MANZANO; KREIN, 2020). Ademais, cite-se, por exemplo, a categoria de **potencialmente ocupados em plataformas digitais**, agrupamento que abarca não somente entregadores, e que alcançou mais de 4 milhões de trabalhadores em 2019 (GARCIA; CALVETE, 2022).

Quem são os entregadores e as entregadoras de aplicativos do DF?

No Distrito Federal, conforme dados da PNAD Covid-19, existiam cerca de 7.504 entregadores e entregadoras circulando nas ruas em novembro de 2020 (LAPA, 2021b). O crescimento desse setor, em 2019, pode ser constatado com o aumento de emissões da Carteira Nacional de Habilitação para a Categoria A (motos, motonetas e triciclos) e com o crescimento

⁶ Importante destacar que a COD-10 é utilizada com base na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) que, por sua vez, tem lastro na Classificação Internacional Uniforme de Ocupações (CIUO), organizada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). Para detalhamento das diferenças entre as classificações, verificar: https://www.ibge.gov.br/arquivo/projetos/sipd/oitavo_forum/COD.pdf.

⁷ Com erro-padrão de 32.977.

de 4% da frota de motocicletas em relação ao ano anterior (GALVÃO, 2019). No entanto, esses números são insuficientes para compreender o contingente que trabalha por meio dos aplicativos, sendo que eles não captam os *bikeboys* e as *bikegirls*, tampouco os entregadores e entregadoras que optam por meios menos usuais, tais como entregas a pé, por meio de patinete ou *e-bike*.

Em nossas pesquisas, apurou-se que, entre os entregadores entrevistados no início de 2021, 92% eram do sexo masculino e apenas 8% do sexo feminino. Esta proporção foi semelhante ao que se identificou nacionalmente pela PNAD Covid-19, isto é, uma categoria composta por 95% de homens e 5% de mulheres (LAPA, 2021a). Em relação a como os entregadores se declaram quanto à raça/cor, 52% se reconhecem como pardos e 16% negros, configurando-se uma maioria de 68% de pretos. Apenas 24% são brancos, 5% amarelos e 3% indígena. Verifica-se, portanto, que se trata de uma categoria majoritariamente masculina, preta e com idade na faixa dos 30 aos 49 anos.

Quanto à questão da escolaridade dos entregadores entrevistados em Brasília, vale destacar uma diferença importante quando comparada com os dados nacionais. No Distrito Federal, constatou-se que a porcentagem de entregadores com ensino fundamental incompleto e completo era de 12%, bem menor que a porcentagem nacional de 25,12%, apurada na PNAD Covid 2019. Já no outro polo da escala, nossa pesquisa constatou que se encontra na capital brasileira uma porcentagem muito maior de entregadores que se declaram com ensino superior incompleto e completo (41%), enquanto na PNAD Covid 2019 apenas 11,23% possuem esse nível de formação. É oportuno ainda registrar que 38% dos entrevistados em nossa pesquisa seguiam estudando. Essas diferenças apontam para o problema da falta de oportunidades de empregos em suas áreas de formação⁸.

Criada sob a concepção da arquitetura modernista, Brasília acabou por se tornar uma metrópole com uma população distribuída em seu espaço sob a lógica da segregação da renda per capita. A concentração dos empregos e da maior renda per capita no Plano Piloto faz com que a maioria dos entregadores, que vivem nas regiões administrativas mais pobres e distantes, tenham que diariamente se deslocar dispendendo cerca de 20 a 40 minutos entre a sua casa e o local onde realiza as suas entregas e vice-versa.

Essa necessidade de deslocamento ao local de trabalho é um aspecto usualmente mascarado pelo modelo de negócio, que sugere a conexão entre entregadores e tomadores de serviço onde quer que estejam. Ocorre que, embora não haja formalmente um local fixo de trabalho, há um tangenciamento indireto desses entregadores aos centros de demanda, vez que a proximidade desses locais influencia no total de serviços repassados e, por consequência, na renda auferida por esses entregadores e entregadoras.

⁸ Lembremos que uma parte significativa do mercado de trabalho no Distrito Federal é composta pelo funcionalismo público, distribuído em diversas carreiras. Nossa hipótese é que a crise econômica e política dos últimos anos, e a diminuição da oferta de vagas por meio de concursos públicos, criou um grande “exército de reserva” de diplomados.

O tempo de deslocamento se mostra relevante, portanto, não apenas para apontar a representação geográfica dessa divisão socioeconômica, mas por constituir um aspecto financeiro essencial da prestação de serviço, vez que os trabalhadores, após concluírem uma entrega, têm que se deslocar para um novo ponto de recolhimento de mercadorias, nem sempre próximo. Esse tempo de deslocamento entre as atividades e os custos ali envolvidos não são considerados para fins de remuneração dos trabalhadores, mas repercutem diretamente na jornada de trabalho. Vale ressaltar o grande impacto que teve na economia local, em particular sobre os entregadores e motoristas de aplicativos, a inflação acumulada de 60,3% sobre o valor do combustível entre junho de 2020 e março de 2021 (CODEPLAN, 2021). Além disso, o tempo de jornada de trabalho se encontra difuso, sendo remunerado em uma espécie de estrangulamento de tempo disponível, seja por intermédio do deslocamento, da espera ou de processos de gamificação nos quais os indivíduos são levados a uma persecução de alcance de metas inatingíveis. (CARDOSO, 2022)

Com isso, o resultado é a sujeição dos entregadores a jornadas excessivas, chegando a ultrapassar 60 horas por semana, sem o usufruto regular de descanso intrajornada e de descanso semanal, fatores esses que repercutem diretamente sobre a saúde desses trabalhadores e trabalhadoras e potencializam os riscos de acidentes inerentes à atividade (DELGADO; CARVALHO, 2021).

Um aspecto de difícil delineamento diz respeito à renda obtida por esses entregadores, haja vista os diferentes perfis de engajamento na atividade e a opacidade nos critérios dinâmicos de remuneração definidos pelos algoritmos das plataformas. De maneira geral, segundo dados da PNAD Covid-19, a categoria de “Motoboys e Entregadores de Mercadorias” auferiu média remuneratória de R\$ 1.727,60 no Distrito Federal para o mês de novembro de 2020 (LAPA, 2021a). Não obstante, deve ser ponderado que cabe a esses trabalhadores o custeio integral de sua atividade, ou seja, o pagamento de valores de combustível, de manutenção do veículo, de impostos e taxas, e de plano de dados do celular, pelo que é possível inferir que o valor final auferido, livre dos custos do negócio, é próximo ou inferior ao salário mínimo nacional, que, em fevereiro de 2020, era no valor de R\$ 1.045,00 (DELGADO; CARVALHO, 2021). Entre os entrevistados do DF para as nossas pesquisas, obtivemos uma renda líquida mediana mensal de R\$1.237,50.

O baixo valor de renda líquida auferida por esses trabalhadores é fator que compromete suas condições gerais de subsistência, dificultando a formação de reservas financeiras de emergência para enfrentamento dos períodos de crise e, em particular, seu potencial de ação ante o cenário de adoecimento deflagrado pela pandemia de covid-19, seja para aquisição de aparatos de proteção individual, seja para custeio próprio de tratamento médico.

A dimensão da rede de assistência à saúde e o impacto da pandemia

O primeiro aspecto a ser analisado consiste no grau de dependência da categoria do Sistema Único de Saúde (SUS). Nesse sentido, a PNS apurou que apenas cerca de 5% dos entrevistados informaram possuir um plano de saúde particular, ou seja, a grande maioria desses trabalhadores depende da rede assistencial vinculada ao SUS.

A essa constatação somam-se os riscos de acidentes de trânsito a que os motociclistas estão expostos. Segundo a PNS, 13,5% dos entrevistados, que responderam à questão, tiveram algum tipo de acidente de trânsito com lesões corporais nos últimos doze meses. A título de comparação, os resultados gerais da pesquisa apontam que cerca de 2,4% da população esteve nessa condição (IBGE, 2020). É relevante pontuar que, segundo a pesquisa, cerca de 62% dos entrevistados que sofreram acidente informaram que os fatos ocorreram no contexto do exercício de suas funções laborais (incluído o período de deslocamento).

No que diz respeito à rede de proteção de assistência à saúde do trabalhador, é importante lembrar que o Seguro de Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres (DPVAT), que garante a indenização às vítimas de acidentes de trânsito independentemente do responsável, foi extinto pela Medida Provisória 904, de novembro de 2019. Essa medida provisória, caso fosse aprovada, causaria grave impacto na rede de amparo social da categoria, considerando que, segundo dados do DPVAT, das mais de 140 mil indenizações pagas em 2020, quase 130 mil foram para motociclistas, ou seja, 90% dos contemplados (SEGURADORA LÍDER, 2020). A Medida Provisória em questão, todavia, deixou de vigor em abril de 2020, sem ter sido votada no Congresso Nacional, sendo que, desde dezembro de 2019, o Supremo Tribunal Federal já havia deferido medida cautelar para suspender seus efeitos, no âmbito da ADI nº 6262⁹.

Os riscos próprios à profissão são ainda agravados no contexto da pandemia, porquanto, além dos acidentes de trânsito, a contínua circulação e o contato com diferentes pessoas, inerentes à dinâmica da atividade empreendida, favorecem uma maior exposição desses trabalhadores ao risco de infecção pelo coronavírus. Segundo a PNAD Covid, em novembro de 2020 (último mês de referência), houve um total de 72.223 trabalhadores testados para covid-19, sendo possível inferir, desse total, que 11% eram entregadores, dentre os quais aproximadamente 4,5% testaram positivo para o vírus (LAPA, 2021b). Segundo dados do Ministério da Saúde (2021), a quantidade de casos positivos acumulados de covid-19, em 30 de novembro, era de 6.335.878, o que representa cerca de 3,04% da população total do Brasil.

Tratando-se de uma relação de trabalho informal, carece-se de dados específicos quanto ao número de mortes de entregadores por aplicativos durante a pandemia. A despeito disso, é importante destacar o número de mortes por covid-19 em outras categorias de trabalhadores

9 Cf. Ação Direta de Inconstitucionalidade. ADI 6262. Número do Processo: 0033528-72.2019.1.00.0000. Supremo Tribunal Federal. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5817441>. Acesso em: 04 out. 2021.

que estiveram na linha de frente e foram objeto de análise a partir do mercado formal, por intermédio de análise dos dados do Novo Cadastro Geral de Empregados (Novo Caged), a fim de ilustrar como a pandemia afetou grupos ligados à prestação de serviços essenciais (SOARES, 2021). Na pesquisa encomendada pelo jornal El País, verificou-se que houve aumento no desligamento por motivo de morte de frentistas (aumento de 68%), operadores de caixa (67%), motoristas de ônibus (62%) e vigilantes (59%). Não há como traçar inferências sobre o número de mortes para a categoria objeto de análise neste artigo a partir desses dados, mas se pode ter no horizonte o potencial paralelo de realidade.

Ainda no contexto pandêmico, dada a exposição recorrente dos trabalhadores, observa-se que a garantia de equipamentos de proteção individual (EPIs), assim como de outras ações de medidas preventivas, foi adotada pelas empresas de maneira tardia ou de maneira parcial. Pesquisa realizada em 2020 mostra, por exemplo, que em um universo de quase 300 entrevistados, cerca de 58% afirmaram não ter recebido apoio das plataformas digitais. (ABÍLIO *et al.*, 2020)

Além dos agravos à saúde, a pandemia causou grande impacto financeiro à população de baixa renda, na qual se incluem os entregadores por aplicativos. Isso resta claro ao se verificar que o recebimento de auxílio emergencial alcançou, em novembro de 2020, cerca de 65% dos entregadores.

Esse contexto excepcional de crise sanitária trouxe impactos significativos para o desenvolvimento de vários setores da economia, a exemplo do setor de serviços, que representa 95,3% da economia do DF, mas que, entre 2020 e 2021, teve uma retração de 6,5%. “Isso reflete não apenas a redução das vendas pelo fechamento de lojas e estabelecimentos, mas também a perda do poder de compra da população diante do período prolongado de alta taxa de desemprego na região” (CODEPLAN, 2021). É oportuno pontuar que durante todo o período a taxa de desemprego manteve-se quase inalterada, apresentando uma baixa oscilação entre a taxa de 20,7%, em 2020, e de 19,6%, em abril de 2021¹⁰

A vulnerabilidade social, que já marcava a vida dos trabalhadores brasileiros, foi agravada pelos influxos socioeconômicos da pandemia de covid-19, que trouxe à luz a incoerência entre o discurso de oportunidade de empreendedorismo por meio de serviços prestados a plataformas digitais e a realidade de trabalho subordinado e desprovido de direitos. Em meio a esse cenário, vimos a proliferação de inúmeras formas de manifestações de entregadores e entregadoras por aplicativos no Brasil (e no mundo) ao longo de 2020 e 2021.

Uma luta pela vida e pela dignidade humana

Quando as plataformas digitais de *delivery* começaram as suas atividades no Brasil, em meados de 2010, prometeram aos entregadores que se vinculassem a elas uma maior renda e uma jornada mais flexível, livre de supostas burocracias e impostos de contratos regidos pela

10 A taxa de atividade daquele período foi, respectivamente, 65% e 65,1% (CODEPLAN, 2021).

Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Assim, além de vantagens econômicas, as empresas apelaram para um forte ideário positivo do empreendedorismo, tão disseminado naquele momento. No entanto, com o passar dos anos, as condições de trabalho e a renda desses entregadores se deterioraram, como fica evidente no relato de uma liderança de Brasília:

[...] quando os aplicativos chegaram cercando o mercado a gente viu que tinha uma necessidade de regulamentação, mas a primeiro momento, como eles estavam pagando muito bem, fazendo aquele chamariz financeiro muito forte, não se teve nenhum tipo de atenção em relação a isso, mas já era visto que se iria precisar num futuro bem próximo. E aí chegou antes do que qualquer um entregador esperava, porque a Uber começou a precarizar, se tornar inviável em 5 anos, no caso de motorista de aplicativo. Já os entregadores não, foi coisa de 2 anos. 2 anos a precarização já começou e nesse último ano [2020] que foi onde ela se intensificou e demonstrou que não tem nenhum tipo de condição de você trabalhar por essa nova relação de trabalho. (SANTOS, 2020).

Durante a pandemia da covid-19, enquanto as atividades de *delivery* foram alçadas ao *status* de essenciais e foram fundamentais para efetivar o isolamento social de uma parte significativa da população, evidenciou-se a condição de superfluidade das vidas dos trabalhadores para as plataformas digitais. Com a crise econômica e social agravada pelas altas taxas de desemprego e de informalidade, as empresas se depararam com uma alta demanda de “trabalhadores-usuários” aguardando para ingressar em seus aplicativos, o que lhes permitiram descartar aqueles que não mais lhes serviam. Esse contexto, acrescentado às insatisfações e protestos pontuais no interior da categoria, fez com que em 2020 explodissem em todo país os protestos que ficaram conhecidos como Breques dos APPs.

Assim, os Breques dos APPs foram o ápice de um processo de ascensão de lutas localizadas dos entregadores que acabou ganhando uma dimensão nacional. Elas foram organizadas por meio de redes sociais virtuais, principalmente *Whatsapp* e *Instagram*. Pelo fato de a categoria não apresentar fortes instrumentos de organização sindicais capazes de representar esse contingente de precários digitais do setor de *delivery*, a pauta de reivindicação acabou por representar uma diversidade de demandas que iam desde a questão do fim dos bloqueios injustos, passando pelo aumento das tarifas pagas aos entregadores pelas entregas realizadas, o fornecimento de Equipamentos de Proteção Individual (EPI) até a necessidade de regulação da categoria.

Ao longo dos três Breques dos APPs ocorridos em 2020¹¹, entrevistamos trabalhadores e lideranças sobre suas condições de trabalho e suas percepções sobre as demandas políticas da categoria. Um dissenso se mostrou na pauta da regulamentação da atividade de entregador por aplicativos. A maioria dos entrevistados disseram preferir a criação de uma legislação trabalhista específica e diferente da CLT. Um deles justificou sua posição com a seguinte resposta:

11 O primeiro Breque dos APPs ocorreu em 1º de julho de 2020; o segundo, em 25 de julho de 2020; e o terceiro, no dia 15 de setembro de 2020.

Porque na CLT você tem a obrigação de cumprir o horário, de cumprir a jornada de trabalho, e eu, como aplicativo, eu tenho liberdade de escolher o horário, o dia, como eu vou trabalhar e como eu vou produzir pra mim mesmo. E eu também não tenho um patrão específico: tenho várias pessoas, consigo trabalhar em locais diferentes.¹²

Porém, quando perguntamos quais seriam os direitos trabalhistas que gostariam de ter assegurados, ainda que por uma nova legislação, os entregadores citaram justamente aqueles que já estão assegurados na própria CLT como férias, descanso semanal remunerado, licenças etc. Nossa hipótese, para essa suposta contradição, é que há entre esses trabalhadores, assim como de muitas outras categorias no Brasil, uma rejeição ao trabalho subordinado, isto é, sob o jugo de um patrão ou de uma organização. O celetista, portanto, representaria o enquadramento formal a essa condição de trabalho marcada no país pela precariedade, a superexploração, o arbítrio, as diversas formas de assédio, discriminação etc.

No entanto, nas entrevistas que realizamos em 2021, com entregadores do DF, assim como nos discursos de suas lideranças, foi possível verificar um deslocamento para o campo mais crítico e em defesa dos direitos trabalhistas, possivelmente devido as experiências que tiveram com os Breques dos APPs. Ao perguntarmos novamente sobre a questão da regulação do trabalho de entregador, 69% disseram agora preferir trabalhar com carteira assinada, enquanto 26% optariam por serem autônomos e 5% escolheriam conforme a situação. No que se refere ao enquadramento da categoria na CLT, ou seja, no reconhecimento por parte das empresas do vínculo trabalhista, 60% disseram preferir ser celetistas.

Não podemos nos esquecer que a precariedade do trabalho sempre foi uma condição estrutural no Brasil. Termos como *gig economy*, em moda hoje para caracterizar a erosão do trabalho fordista nos países de capitalismo avançado, não é uma novidade conceitual na periferia ou no Sul Global. Os bicos e biscates, a informalidade e o desrespeito às leis trabalhistas foram e ainda são a regra em países como o Brasil, sobretudo quando são marcados pela herança do trabalho escravo. O que há de novo no caso do trabalho uberizado é que as plataformas digitais souberam se aproveitar da precariedade estrutural e do desejo desses trabalhadores por maior autonomia no trabalho para conseguir captar consentimentos e engajamentos.

Essa situação de precariedade – refletida nas péssimas condições de trabalho, na perda de direitos trabalhistas e na dificuldade de fiscalização e regulação por parte da justiça do trabalho – tem implicações graves sobre a saúde dos trabalhadores, como demonstrado anteriormente. Esse aspecto, principalmente no decorrer da pandemia da covid-19, ficou evidente nas percepções dos entregadores.

Nas entrevistas que realizamos em Brasília, entre janeiro e março de 2021, com entregadores de aplicativos, perguntamos se o trabalho deles apresentava algum tipo de risco, e 100% responderam que sim. Ao perguntamos quais seriam os riscos mais comuns, sendo possível

¹² Entregador entrevistado no dia 25/07/2020, durante o 2º Breque dos APPs, em Brasília.

a escolha de mais de um item apresentado, quase 100% assinalaram os riscos “Relacionados ao trânsito (colisões, batidas, estresses)”, seguido por “Assaltos ou outras questões de segurança”. Ao mesmo tempo, a grande maioria que tinha se envolvido em algum acidente de trânsito ou teve algum colega nessa situação entende que as empresas não se mostraram muito preocupadas com a saúde do trabalhador, mas sim com a entrega das mercadorias.

Assim, perguntamos o que ocorreria se o entregador tivesse um problema de saúde ou acidente durante o trabalho e se recusasse a realizar a tarefa nessas condições. A grande maioria relatou que era bloqueada pelo aplicativo depois que comunicava ter sofrido um acidente, sem que a empresa desse qualquer auxílio ao acidentado. Um relato mais preciso foi o de E15¹³:

[...] se sofre um acidente e não conseguir realizar a entrega, aciono o botão de emergência no aplicativo do iFood (a 99Pop também) e assim os clientes são avisados, outro motoboy conclui a entrega e uma ambulância é enviada ao local. Em caso de problema de saúde e não conseguir concluir a entrega, o entregador é avaliado negativamente.

Ainda que algumas empresas prometam um auxílio financeiro para aqueles entregadores que sofrem acidentes mais graves e ficam impossibilitados de trabalhar durante um tempo, na prática as barreiras burocráticas e as dificuldades na comunicação fazem com que muitos desistam de tentar essa ajuda e tenham que lidar sozinhos ou com o auxílio de colegas com os custos financeiros da recuperação da saúde e da falta de renda durante o período parado. O relato de E52 expressa bem essas dificuldades burocráticas:

Se eu trabalho, eu como. Se eu não trabalho, eu não como.” Se você tiver um acidente, o iFood te obriga uma série de procedimentos para demonstrar que você realmente sofreu. Tirar fotos, fazer vídeos, comprovar que não bebeu etc. Isso é impossível fazer quando o motoboy está no chão. Então, o seguro existe, mas a maioria não recebe pois o iFood cria muitas dificuldades. Se você não comprovou que sofreu acidente, você ficará bloqueado no App.

Também perguntamos quais problemas de saúde eles passaram a ter depois de começar a trabalhar como entregador por aplicativos. Sendo possível escolher mais de uma alternativa, 69% disseram ter desenvolvido “Problemas de coluna”, 56% “Estresse”, 35% “Lesão física por conta de acidente e assalto” e 30% “Ansiedade”. É interessante destacar que patologias voltadas à dimensão mental, como estresse e ansiedade, tenham apresentado um percentual alto. Esse fenômeno acompanha a crescente ampliação de riscos psicossociais do trabalho, para além dos riscos ocupacionais tradicionais, no contexto de trabalhadores de plataformas digitais, dada a introdução de novas tecnologias e a intensificação do trabalho (BARREIRA, 2021).

13 As entrevistas foram realizadas entre janeiro e março de 2021. Os/as atores/as são identificados/as pela letra “E”, seguida por um número. Esse número representa a ordem em que o contato pré-entrevista foi realizado com o/a entregador/a.

A crise sanitária causada pela pandemia também teve desdobramentos diretos sobre os trabalhadores. A maioria relatou que houve um aumento na quantidade de pedidos e, conseqüentemente, em seus rendimentos mensais. No entanto, também foi apontado um aumento na jornada de trabalho. Sobre essa, detectamos entre os entrevistados jornadas que chegavam a doze horas diárias, seis dias por semana, o que pode ser observado em outros relatórios e pesquisas (MANZANO; KREIN, 2020; FILGUEIRAS; LIMA, 2020).

Também pudemos aferir que 92% dos entrevistados disseram ter apresentado algum sintoma característico da covid-19. Ainda sobre isso, 79% disseram que foram ou conheceram ao menos um colega que foi contaminado pelo vírus. Segundo os relatos, as ações das empresas nesses casos não foram suficientes. Um deles nos disse que “se o entregador procurar a empresa, ele tem o direito de ficar em casa. Ele precisa apresentar o teste confirmando o diagnóstico. Aliás, o entregador deve tirar do próprio bolso para fazer a testagem” (E22). Outro nos narrou que recebeu um auxílio de uma das empresas, no entanto, ficou bloqueado por um tempo muito maior que o afastamento médico necessário.

Assim, ainda que algumas empresas tenham prometido um auxílio financeiro calculado conforme o rendimento do entregador no mês anterior com as entregas, os empecilhos burocráticos foram tantos que alguns desistiram de solicitar. Não foram poucos os que nos contaram que, mesmo tendo testado positivo para covid-19, seguiram trabalhando.

Apesar dos Breques dos APPs e de outras manifestações de entregadores ao longo de 2020 e 2021, poucas conquistas foram obtidas pela categoria. Em parte, isso se deve à recusa das empresas em negociar com o movimento, pois, ao não reconhecerem o vínculo de emprego com seus entregadores, também não reconhecem seus representantes político-sindicais. Assim, o conflito acaba por ocorrer nas esferas da Justiça do Trabalho e dos parlamentos municipais, estaduais e nacional. Neste último caso, os movimentos dos entregadores passaram a apostar em Projetos de Leis (PLs) que possam regulamentar a categoria, trazer maior segurança e fiscalização e/ou assegurar direitos básicos e trabalhistas.

De março de 2020 a julho de 2021, mais de cem projetos de lei foram apresentados na Câmara dos Deputados, os quais abordam, direta ou indiretamente, o trabalho por aplicativos¹⁴. Um traço comum entre os projetos que preveem direitos aos trabalhadores é o caráter meramente emergencial das respostas institucionais propostas, configurando verdadeiro “tratamento de choque para manter vivo o homem” (COUTINHO, 1998, p. 103).

Nos casos das PLs, vale destacar a que tramitou e virou lei no Distrito Federal (PL 937/2020, depois Lei nº 6.677/2020), articulada pelo Deputado Distrital Fábio Félix, assim como a de autoria do Deputado Federal por São Paulo, Ivan Valente (PL 1665/2020)¹⁵. Os dois buscaram

14 Cf. dados do Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar (DIAP).

15 A PL 1665/2020 dispõe sobre os direitos dos entregadores que prestam serviços por aplicativos de entrega durante o estado de calamidade pública decorrente da pandemia do coronavírus. Não há, portanto, nesse PL, proposta de alteração ou regulação trabalhista dessa categoria. Mesmo assim, ela tem dificuldade em seguir para votação no Congresso Nacional.

articular seus projetos com lideranças de entregadores, aproveitando-se da visibilidade que os Breques dos APPs deram às suas demandas.

A Lei nº 6.677/2020 do DF busca criar pontos de apoio para que os entregadores possam descansar, tomar água, recarregar a bateria de seus celulares e retornar ao trabalho, já que uma das reclamações da categoria era justamente a falta de abrigos, o que os obrigava a ficar expostos às intempéries climáticas e a situações de conflitos e discriminação de diversas ordens. No entanto, ao ser sancionada o governador vetou o artigo que responsabilizava o Estado pela implementação, junto às empresas, desses pontos. Assim, cabendo apenas às empresas a responsabilidade, os entregadores entraram numa nova luta e negociação para que essas cumpram a lei e criem esses espaços ao longo da cidade.

É importante registrar que estratégias regulatórias mais abrangentes também foram apresentadas. Um exemplo dessa abordagem é o Projeto de Lei da Câmara dos Deputados nº 3.748/2020, que propõe a regulamentação do “regime de trabalho sob demanda”, no qual se incluiriam os entregadores por aplicativos e demais trabalhadores vinculados a plataformas digitais. No entanto, a proposta exclui a categoria do âmbito de regulamentação da CLT e insere-a em um regulamento híbrido que, ao mesmo tempo, mantém o trabalhador subordinado à gestão das plataformas e responsável pelos riscos do negócio, mas sem o reconhecimento amplo de seus direitos fundamentais. Revela-se, no projeto de lei, a criação de uma subcategoria de trabalhador, com a precarização de suas condições laborais formalizadas em lei, seguindo a tendência firmada em 2017, com a reforma trabalhista.

Considerações finais

Como se observa, os entregadores por aplicativos constituem um grupo heterogêneo de trabalhadores à margem dos levantamentos oficiais específicos do Estado, alheio às relações formais de trabalho, sujeito a maiores riscos de acidentes e de adoecimento, dependente do sistema público de saúde e dos amparos financeiros do Estado.

A vulnerabilidade dessa categoria se mostra ainda mais evidente em meio ao conjunto formado pela crise econômica, pela ausência de políticas sanitárias aptas a garantir a saúde e segurança desses trabalhadores no desempenho de suas atividades e pela carência de efetivas políticas assistenciais para resguardá-los em caso de acidentes e adoecimento relacionados ao exercício das atividades. Com efeito, a pandemia contribuiu para a deterioração das condições de vida e de trabalho dos entregadores e entregadoras de aplicativos. Essa carência por um reconhecimento institucional que possibilite a esses trabalhadores a fruição de direitos mínimos levou a categoria a protestar em 2020 e 2021 por meio dos Breques dos APPs.

As manifestações por melhores condições de trabalho, embora enfraquecidas, assim como os debates políticos sobre o tema, seguem em curso. Não obstante, o avanço qualitativo das respostas institucionais, no sentido de corrigir as distorções contratuais que geram a

precarização do trabalho, depende da investigação empírica aprofundada da realidade e dos influxos do vazio institucional na modulação das condições de vida desses trabalhadores.

Referências

- ABÍLIO, Ludmila Costa *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 3, p. 1-21, 2020.
- BARREIRA, Thaís Helena. Aspectos psicossociais do trabalho para a saúde do trabalhador em empresas-plataforma. **Revista Ciências do Trabalho**, São Paulo, n. 20, p. 1-11, out. 2021.
- CARDOSO, Ana Claudia Moreira. Empresas-Plataforma e seus tempo laborais incertos, controlados, intensos, insuficientes, longos, não pagos e heterônomos. *In*: DAL ROSSO, Sadi *et al.* (org). **O futuro é a redução da jornada de trabalho**. Porto Alegre: Cirkula, 2022. p. 253-274.
- CODEPLAN. **Boletim de conjuntura**. Brasília, DF: Codeplan, 2021.
- COUTINHO, Aldacy Rachid. Direito do trabalho de emergência. **Revista da Faculdade de Direito UFPR**, Curitiba, v. 30, n. 0, p. 101-120, 1998. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/direito/article/view/1888>. Acesso em: 21 jul. 2020.
- DELGADO, Gabriela Neves; CARVALHO, Bruna V. de. Breque dos Aplicativos: direito de resistência na era digital. **Le Monde Diplomatique Brasil**, São Paulo, 27 jul. 2020. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/breque-dos-apps-direito-de-resistencia-na-era-digital/>. Acesso em: 10 maio 2021.
- DELGADO, Gabriela Neves; CARVALHO, Bruna V. de. Direitos Fundamentais Trabalhistas para quem? Reflexões sobre o trabalho plataformizado na perspectiva do Direito Constitucional do Trabalho. *In*: PORTO, Noemia; LOURENÇO FILHO, Ricardo; CONFORTI, Luciana Paula. **Plataformas Digitais de trabalho: aspectos materiais e processuais**. Brasília: Enamatra, 2021. p. 33-52. Disponível em: <https://www.anamatra.org.br/publicacoes/enamatra>. Acesso em: 04 out. 2021.
- DUTRA, Renata; FESTI, Ricardo C. A resistência dos entregadores na pandemia: reflexões sobre os breques dos apps. *In*: TELES, Edson; CALAZANS, Marília O. (org.). **A pandemia e a gestão das mortes e dos mortos**. São Paulo: Universidade Federal de São Paulo: Centro de Antropologia e Arqueologia Forense, 2021. p. 128-136.
- FILGUEIRAS, Vitor Araújo; LIMA, Uallace Moreira (coord.). **Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil**. [Salvador: UFBA], 2020.
- GALVÃO, Walder. Aumento de entregadores levanta alerta a acidentes e questões trabalhistas. **Correio Braziliense**, Brasília, Cidades, 24 nov. 2019. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2019/11/24/interna_cidadesdf,808723/aumento-de-entregadores-levanta-alerta-a-acidentes-e-questoes-trabalhi.shtml. Acesso em: 04 out. 2021.
- GARCIA, Lúcia dos Santos; CALVETE, Cássio da Silva. Perfil socioeconômico dos trabalhadores potencialmente ocupados em plataformas digitais e sua relação com o tempo de trabalho. *In*: DAL ROSSO, Sadi *et al.* (org). **O futuro é a redução da jornada de trabalho**. Porto Alegre: Cirkula, 2022. p. 275-300.
- GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. A Gig economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. **Carta de Conjuntura**, Ipea, Brasília, v. 53, n. 5, p. 1-13, 2021.
- IBGE. **Pesquisa nacional de saúde 2019: acidentes, violências, doenças transmissíveis, atividade sexual, características do trabalho e apoio social**. Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101800.pdf>. Acesso em: 30 nov. 2021.
- LAPA, Raphael Santos. **Trabalho em plataformas digitais durante a pandemia da Covid-19: análise de dados da**

PNAD Covid19. Mercado de Trabalho. Conjuntura e Análise. Rio de Janeiro: IBGE, 2021a. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt_71_trabalho.pdf Acesso em: 27 nov. 2021.

LAPA, Raphael Santos. **Trabalho em plataformas digitais durante a pandemia da Covid-19**: análise dos dados da PNAD Covid19. Relatório de pesquisa. Parte 1. Rio de Janeiro: IBGE, 2021b. Disponível em: [https://www.trabalhoemplataforma.org/post/relat%C3%B3rio-de-pesquisa-1-an%C3%A1lise-da-PNAD Covid19-sobre-entregadores-por-app](https://www.trabalhoemplataforma.org/post/relat%C3%B3rio-de-pesquisa-1-an%C3%A1lise-da-PNAD-Covid19-sobre-entregadores-por-app). Acesso em: 04 out. 2021.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. A pandemia e o trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos no Brasil. **Remir Trabalho**, Campinas, 13 jul. 2020. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/condicoes-de-trabalho/186-a-pandemia-e-o-trabalho-de-motoristas-e-de-entregadores-por-aplicativos-no-brasil> Acesso em: 04 out. 2021.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. Dimensões do Trabalho por Plataformas Digitais no Brasil. *In*: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (org.). **Plataformas Digitais**: o trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos. Curitiba: UFPR, 2022. p. 31-126.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Painel Coronavírus**. Brasília: Ministério da Saúde, 2021. Disponível: <https://covid.saude.gov.br/> . Acesso em 04 out. 2021.

SEGURADORA LÍDER. **Como será o cenário do trânsito até 2020?** Projeção de acidentados. Janeiro a dezembro de 2020. Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <https://www.seguradoralider.com.br/PortalDaIntegridade/Documents/projecao-de-ocorrencias-pagas-2020.pdf?#zoom=65%>. Acesso em: 04 out. 2021.

SOARES, Marcelo. Mortes entre caixas, frentistas e motoristas de ônibus aumentaram 60% no Brasil no auge da pandemia. **El País Brasil**, São Paulo, 5 abr. 2021. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2021-04-05/caixas-frentistas-e-motoristas-de-onibus-registram-60-a-mais-de-mortes-no-brasil-em-meio-ao-auge-da-pandemia.html>. Acesso em: 04 out. 2021.

Recebido em: 03/03/2022

Aceito em: 23/02/2023