

O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo

The present and future of precarious work for app-based workers

Presente y futuro del trabajo precarizado en trabajadores de aplicaciones

Nara Leticia Pedroso Ramos Rodrigues ¹
Amanda Sorce Moreira ¹
Sergio Roberto de Lucca ¹

doi: 10.1590/0102-311X00246620

Resumo

Na luta pela sobrevivência milhões de pessoas se submetem ao trabalho desregulamentado e informal. Servindo-se disso, as empresas por aplicativos atraem cada vez mais trabalhadores sob a falácia do empreendedorismo. O presente estudo teve como objetivo descrever o perfil biossocial destes trabalhadores, o processo de trabalho, as formas de controle das empresas e analisar os aspectos principais e emergentes entre as partes envolvidas. Trata-se de um estudo de escopo cujo processo de coleta do material foi norteado pelo questionamento: “O que se tem produzido na literatura científica sobre o perfil e os riscos no trabalho de aplicativos?”, entre os anos de 2014 e 2020. A análise dos conteúdos deu origem a três eixos temáticos: O crescimento dos aplicativos no Brasil e a relação com o trabalhador; o perfil dos trabalhadores de aplicativos e sua exposição laboral, além de suas reivindicações de condições de trabalho diante da pandemia da COVID-19. A dinâmica profissional dos trabalhadores por aplicativo é marcada pela sujeição, dominação e desgaste. A falta de reconhecimento do vínculo empregatício não os faz sujeitos desprovidos de direitos, dignidade e qualidade de vida no ambiente de trabalho. A organização espontânea e sem intermediação sindical desta categoria de trabalhadores, em torno de uma pauta comum de reivindicações a ser discutida com os demais representantes da sociedade, denota o elevado grau de exploração e precarização, e poderá ser o caminho para que as empresas de aplicativos adotem premissas do trabalho digno e decente.

Tecnologia da Informação; Setor Informal; Pandemia; Saúde do Trabalhador; Emprego Precário

Correspondência

N. L. P. R. Rodrigues
Rua Joaquim de Paula Sousa 477, apto. 32, São Paulo, SP
06026-000, Brasil.
nlpramos@hotmail.com

¹ Faculdade de Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, Brasil.



Introdução

Os centros urbanos são locais de oportunidades, mas também de concentração de riscos para a saúde, que são distribuídos de forma desigual entre os grupos sociais mais vulneráveis. O processo de urbanização vem crescendo de forma constante desde meados do século XX, passando de 750 milhões para mais de 4 bilhões de pessoas morando em áreas urbanas. A Organização Mundial da Saúde (OMS) estima que 68% da população mundial será urbana até o ano de 2050 e, a América Latina, o segundo continente mais urbanizado (82%)¹.

Com essa concentração urbana e o poder do capital financeiro em escala mundial, consolidou-se uma nova ordem econômica, alicerçada no tripé do consumo de bens e serviços da sociedade, na concorrência e na precarização do trabalho. O uso das tecnologias pelo capital viabilizou o teletrabalho, o trabalho por aplicativos e uma nova categoria de trabalhadores com baixa remuneração, que representa o novo proletariado de serviços, os infoproletários, escravos da era digital^{2,3}.

O “tecno-fetichismo” desenvolve a ilusão do serviço barato, rápido e eficiente, desde que alicerçados em condições flexibilizadas de trabalho, nas quais os trabalhadores e trabalhadoras encontram-se progressivamente miseráveis, em condições que se assemelham à miséria operária do início do século XIX, quando “viver era somente não morrer”⁴ e que, na atualidade, para cerca da metade da força de trabalho “viver é sobreviver”.

A exploração do trabalho mediante a utilização de aplicativos conhecido como “uberização do trabalho” é um fenômeno crescente e relacionado à chamada *Shared Economy*, que recebe o nome da principal empresa privada global do setor, mas não está restrito a ela. Estas empresas por aplicativos se autodenominam mediadoras entre o prestador de serviços e o consumidor, sem qualquer tipo de regulamentação desta relação com os trabalhadores e trabalhadoras, “parceiro(as)” que assumem os custos para a realização da atividade (instrumento de trabalho, alimentação, limpeza), enquanto a empresa recebe o valor do serviço prestado e retém em média 30% do total².

O atrativo dessa grande e desagregada força de trabalho se dá pela sedutora ideia de flexibilidade de horários associada à remuneração por produtividade, uma vez que as empresas de transporte particular por aplicativo atraem estes trabalhadores para suas plataformas com a bandeira do empreendedorismo, conforme exemplos: “ótima maneira de se tornar seu próprio chefe e ganhar dinheiro dirigindo”⁵, “são independentes e não exclusivos, atuando por conta própria”⁶. Assim, seus ganhos dependerão exclusivamente do quantitativo que conseguirem trabalhar. Porém, a remuneração mediante produtividade, na justa medida do trabalho executado, é o ponto crucial de exploração capitalista pelas empresas de aplicativos.

A falta de visualização de um “gestor humano” imprime uma falsa ideia de autonomia na realização da atividade e na ideia de que os ganhos dependerão exclusivamente do quantitativo que conseguirem trabalhar. Nesta relação, o trabalhador fica refém de uma lógica algorítmica, que gerencia a distribuição do trabalho e o valor recebido pelo prestador do serviço, e não há possibilidade de negociação no processo e na dinâmica do trabalho.

Antes da pandemia, o trabalho dependente do uso exclusivo de aplicativos para o transporte de passageiros ou entrega de mercadorias e alimentos já estava em franca expansão, porém, o atual cenário possibilitou ainda mais a disseminação desses serviços. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Brasil já tem mais de um milhão de motoristas de aplicativos e cerca de quatro milhões de entregadores motofretistas ou ciclistas. Ocupando a condição de maior “empregador” no país⁷.

Entre os entregadores, o número de motofretistas, aumentou cerca de 300% na pandemia. No iFood, o número de novos inscritos aumentou em 23 mil em apenas um mês e atingiu a marca de 170 mil entregadores no mês de março de 2020⁸. Diante de um cenário competitivo, essas empresas criaram estratégias motivacionais, conhecidas como “gamificação”, na forma de bonificações para compensar a sobrecarga imposta para estes trabalhadores. Conforme relatado pelos entregadores, agora é preciso trabalhar dobrado para ganhar o mesmo ou até menos do que antes⁹.

A redução acentuada no rendimento piorou as condições de trabalho destes profissionais, que enfrentam jornadas de trabalho extensas, sem pausas para alimentação e descanso na tentativa de manutenção do faturamento, além da ausência de proteções e maior risco de acidentes^{9,10,11}. A recusa das empresas em fornecer equipamentos de proteção individual (EPI) e a garantia de uma renda míni-

ma durante a pandemia culminou em recentes manifestações e movimentos de greve organizados pelos trabalhadores, estando dentre as reivindicações, a necessidade de transparência nas formas de pagamento, o aumento dos valores mínimos por entrega, melhores condições de trabalho e o fim das “exclusões indevidas”¹².

O presente estudo teve como objetivo descrever o perfil biossocial destes trabalhadores, o processo de trabalho, as formas de controle das empresas e analisar os aspectos principais e emergentes entre as partes envolvidas.

Método

Trata-se de um estudo de escopo com a finalidade de compreender o trabalho e os trabalhadores de aplicativos, campo amplo, porém, ainda pouco explorado cientificamente. A escolha deste método possibilita identificar conteúdos relevantes, pois permite a inclusão de estudos experimentais, não experimentais e dados da literatura empírica e teórica, justamente por ter em vista uma compreensão mais completa do fenômeno em análise¹³.

Desta maneira, as buscas pelos conteúdos foram norteadas pelo questionamento: “O que se tem produzido na literatura científica sobre o perfil e os riscos no trabalho de aplicativos?”. No intuito de realizar uma ampla discussão sobre uma temática contemporânea e pouco perscrutada, foram classificadas produções científicas e cinzentas (matérias publicadas na mídia) publicadas entre os anos de 2014 e 2020, sem restrição de idiomas.

Utilizou-se como fonte para buscar evidências científicas as bases de dados eletrônicas: Biblioteca Virtual em Saúde (BVS), MEDLINE, SciELO, Elsevier e Google Scholar e, para a literatura cinzenta, foram realizadas consultas em *websites*. Utilizou-se como estratégia de busca os termos “motoristas”, “motoristas de aplicativos”, “entregadores de aplicativos”, “motociclista”, “ciclistas”, “motoboy”, “drivers”, “app”, “application”, “application driver”, “deliveryman”, “motorcyclist” e “bikers”, combinados aos operadores lógicos “and” e “or”, quando necessário.

Após a seleção e mapeamento dos conteúdos, os pesquisadores identificaram três eixos temáticos apresentados através de uma abordagem narrativa a fim de contextualizar os resultados de maneira categórica.

Resultados

Ainda que o processo de coleta e revisão dos conteúdos incluía um grande número de estudos, apenas uma parcela pôde ser considerada na discussão, uma vez que o estudo de escopo visa apresentar uma visão geral de todo o material revisado¹³.

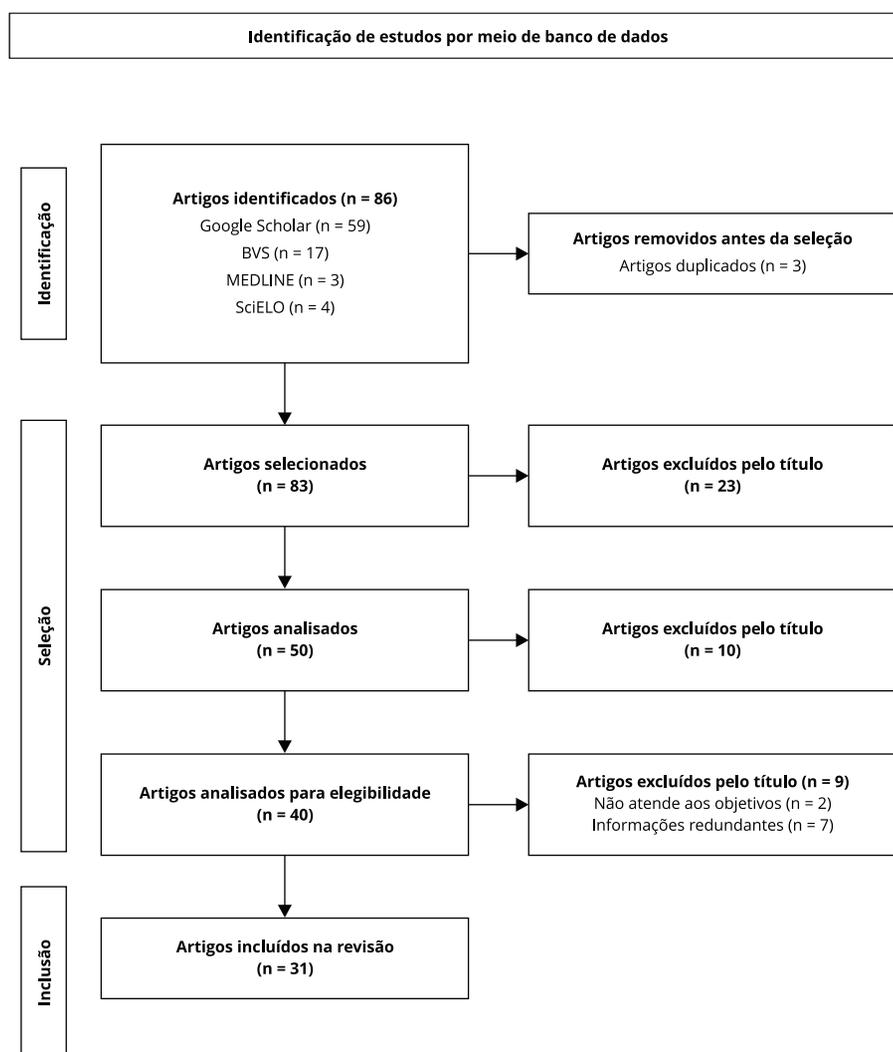
Após a exclusão dos conteúdos duplicados e daqueles que não atendiam ao objetivo da pesquisa, foram selecionados 31 artigos, maioritariamente, no idioma português, para compor os três eixos temáticos. Devido ao demasiado número de *websites* com publicações acerca do trabalho e dos trabalhadores de aplicativos, sejam eles motoristas ou entregadores, optou-se por não incluí-los no diagrama de fluxo de seleção dos conteúdos (Figura 1). No entanto, salienta-se que foram eleitos 56 *websites* de organizações, jornais e blog, considerando o impacto e a confiabilidade da fonte.

Observou-se que as publicações versam sobre o processo de uberização no Brasil, o perfil e as condições de trabalho destes profissionais, bem como as formas de resistência frente a exploração pelas empresas de aplicativo.

Para sistematização da discussão, foram definidos três eixos temáticos: *O Crescimento dos Aplicativos no Brasil e a Relação com o Trabalhador*, *O Perfil dos Trabalhadores de Aplicativos e sua Exposição Laboral e Reivindicando Condições de Trabalho Diante da Pandemia*, explanados a seguir.

Figura 1

Fluxograma de seleção dos conteúdos.



BVS: Biblioteca Virtual em Saúde.

Fonte: adaptado de Page et al.⁵¹.

Discussão

A globalização e as novas tecnologias de informação e comunicação modificaram os comportamentos das pessoas e o mundo do trabalho. Este processo reestruturou a cadeia produtiva mundial, segmentou os mercados e a distribuição dos polos produtivos entre os países. Como resultado, verificou-se o desemprego estrutural, sobretudo nos países periféricos, além do crescimento do trabalho informal e autônomo¹⁴.

No Brasil o contingente de trabalhadores informais atingiu 41,4% da força de trabalho ocupada no país¹⁵. Aproveitando-se da disseminação das tecnologias da informação e comunicação (TIC), sob o fetiche do empreendedorismo, os aplicativos encontraram um terreno fértil para atrair milhões de profissionais, antes e durante a pandemia.

Segundo o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), o rendimento médio mensal real do total de ocupados no Brasil aumentou 7,4% entre os anos de 2012 e 2020, enquanto o rendimento médio mensal dos condutores de motocicletas caiu 6,4% e dos motoristas de automóveis 8,2%¹⁶, fator indicativo de precariedade das condições de trabalho.

O crescimento dos aplicativos no Brasil e a relação com o trabalhador

O cenário de desemprego e desregulamentação do trabalho fez com que os aplicativos vislumbassem mais oportunidades de lucro. Nos últimos anos, este tipo de empresa cresceu vertiginosamente, em especial, nos serviços de transporte e entregas¹⁷.

Em 2019, a Uber estava presente em 129 países com 125 milhões de usuários, sendo 3 milhões apenas de motoristas. No Brasil, a pioneira foi a 99 Táxis e após a incorporação de uma empresa chinesa virou a 99, ofertando serviços semelhantes ao da Uber¹⁷, que hoje atua em mais de 100 cidades no país, com 22 milhões de usuários na plataforma¹⁸.

Para trabalhar para a Uber, o trabalhador precisa enviar a Carteira Nacional de Habitação (CNH) com a observação: “exerce atividade remunerada”, além de contratar um seguro de acidentes pessoais para os passageiros, ou seja, as empresas definem as regras de admissão, mas transferem ao trabalhador os custos da atividade^{17,19,20}.

Ressalta-se que o motorista só é remunerado quando do transporte de passageiros e não quando do deslocamento para o início da corrida, sendo o pagamento feito na justa medida da realização da atividade²¹. A respeito do suporte prestado por essas empresas em casos de acidentes, um levantamento sobre o trabalho por aplicativos no Brasil evidenciou que mais da metade dos profissionais acidentados não receberam nenhum auxílio, além de serem bloqueados após o acidente, porque não conseguiram terminar a entrega²².

Do ponto de vista jurídico brasileiro, o vínculo empregatício é caracterizado quando da prestação de trabalho por pessoa física, confirmando a pessoalidade, a não eventualidade e a subordinação da atividade. No caso destas empresas, elas estabelecem as regras de remuneração, controlam e demitem (na forma de bloqueio definitivo), entretanto, se eximem das relações de vínculo trabalhista com argumentos de não exclusividade e ausência de jornada de trabalho fixa dos motoristas²⁰.

Entretanto, globalmente verificam-se avanços. O Tribunal Superior de Madri (Espanha) e a Corte de Cassação da França decidiram que o trabalho de motorista de aplicativo não é autônomo, devido à periodicidade do trabalho e punição em caso de descumprimento das regras. Assim o trabalhador passou a ter a proteção inerente à relação de emprego, com direito a licença-médica, plano de saúde, EPI, entre outros²³.

Já no Brasil, estes profissionais estão na chamada “zona grise”, área de indefinição jurídica e seguem desassistidos²⁰. Porém, alguns Projetos de Lei (PL) vêm sendo encaminhados para análise legislativa, com destaque para o PL nº 3.748/2020²⁴, que dispõe sobre o regime de trabalho sob demanda, propondo a esses profissionais uma figura híbrida, entre o trabalhador autônomo e o regido pela *Consolidação das Leis Trabalhistas* (CLT). Tal projeto propõe um piso, que não pode ser inferior ao do salário mínimo, incorpora à remuneração total um proporcional de férias e décimo-terceiro, além de assegurar direitos, tais como, seguro-desemprego e salário-maternidade.

O perfil dos trabalhadores de aplicativos e sua exposição laboral

• Os motoristas de aplicativos

De acordo com o IBGE, um a cada 200 brasileiros é motorista de aplicativo e estão concentrados nos estados de São Paulo (263.600), Rio de Janeiro (188.406) e Minas Gerais (105.289)²². A maioria dos motoristas no país são homens (60%), declarados brancos, com média de idade de 40 anos. Estima-se ainda que 10,5% dos motoristas possuam Ensino Superior completo²⁵.

Embora minoritária, a participação das mulheres condutoras de veículos é crescente, seja para complementar a renda familiar ou como fonte principal de ganho²⁶. Dados da Uber apontam que 6% do total de motoristas são mulheres, na faixa etária entre 30 e 40 anos de idade, com nível de escolaridade superior²⁷.

A baixa adesão das mulheres se dá por questões de jornada dupla (casa-trabalho), além dos riscos aos quais estão expostas ²⁷. Por outro lado, algumas relatam que se sentem “empoderadas”, diante do reconhecimento social e da igualdade de gênero ²⁶. Além disso, habilidades como prudência e cuidado no volante atrai uma parcela de clientes que preferem as motoristas devido à maior percepção de segurança ²⁸. Segundo estudo da empresa 99, cerca de 70% do público feminino prefere ser transportado por outras mulheres ²⁹.

Antes da pandemia motoristas por aplicativos trabalhavam entre 8 e 14 horas diárias e percorriam em média, mais de 100km por dia ⁹. A renda média mensal dos trabalhadores até o início de 2020 girava em torno de R\$2.000, com queda significativa para R\$1.147, depois de decretada a situação de pandemia ¹⁶.

- **Os motofretistas e *bikers* de aplicativos**

O perfil de motofretistas e *bikers* (ciclistas) entregadores(as) por aplicativos é distinto dos motoristas, uma vez que há elevada predominância dos homens (95%), de cor preta ou parda, média de idade de 25 anos e menor escolaridade (no máximo com o Ensino Médio completo). Entre as entregadoras a maioria é ciclista e possui menor escolaridade ^{9,16,30,31,32,33}.

A maioria dos(as) entregadores(as) dependem exclusivamente dos aplicativos (iFood, Rappi e Uber Eats) para sobreviver ^{9,32}. A remuneração média dos motociclistas era de R\$2.500 e na pandemia, caiu para R\$1.174 ¹⁶. Entre os *bikers* a renda mensal varia entre R\$1.000 e R\$2.000, com renda média estimada em cerca de R\$1.600 ²².

O valor pago por quilometragem difere de acordo com a categoria, sendo pago, aproximadamente, R\$1 por quilômetro rodado para os *bikers* e R\$0,52 centavos para os entregadores motofretistas, a depender do dia ²². Além disso, essa diferença salarial vem sendo correlacionada à idade, ao tempo de habilitação, número de infrações e acidentes entre esses profissionais, uma vez que motociclistas mais jovens e experientes conseguem realizar um maior número de entregas ³¹, além do fato de não cometerem infrações e se acidentarem, o que gera os “bloqueios” desses trabalhadores pelos aplicativos.

O trabalho de entrega por aplicativos possui dois regimes de trabalho: o chamado “nuvem”, em que o trabalhador não tem jornada predefinida, ficando a seu critério o horário para se conectar, e o regime de operador logístico, cujos horários são pré-definidos pelos aplicativos, correspondendo a turnos (manhã, tarde e noite). Há relatos de que os operadores logísticos sejam minoria e recebam mais chamadas do que os demais e consequentemente, maior remuneração ²².

Durante a pandemia, os entregadores foram os profissionais que menos tiveram redução na sua jornada de trabalho semanal ¹⁶. A maioria continuou trabalhando 6 ou 7 dias por semana, em média 10 horas por dia, percorrendo 160km. Já os *bikers*, trabalham 6 dias da semana e percorrem em média 52km em uma jornada diária de quase 10 horas. Estes parâmetros mudam significativamente, quando dizem respeito aos profissionais que têm neste trabalho a única fonte de renda, os quais chegam a fazer uma jornada de 64,5 horas semanais, ou seja, 20,5 horas a mais que a jornada de trabalho semanal recomendada pela legislação brasileira ²².

A maioria destes profissionais utiliza veículos próprios (moto ou bicicleta), atua no mínimo há um ano e trabalha, pelo menos, para dois aplicativos distintos, sendo que 30% iniciou na ocupação durante a pandemia ²².

- **Exposição laboral e risco**

A precarização na forma de desregulamentação e a remuneração por demanda impõe um ritmo alucinante no cotidiano destes trabalhadores e contribui para a ocorrência dos acidentes e doenças agravadas pelas más condições de trabalho ²⁶.

Os acidentes de trânsito acometem de maneira distinta, os motoristas, motofretistas e ciclistas ³⁴. Os motociclistas têm risco de acidente nove vezes superior à de um motorista de carro, maior chance de morte, de sofrer lesões e de colisão com pedestres ^{34,35,36,37}. Um levantamento sobre o trabalho dos entregadores por aplicativos no Brasil evidenciou que um a cada três motofretistas já se acidentou durante o trabalho, enquanto 65% conhecem algum entregador que já se acidentou ²².

Dentre os fatores de risco para acidentes de trânsito, destacam-se aqueles relacionados às condições viárias (buracos, manchas de óleo, areia etc.), exposição às mudanças climáticas e os riscos ergonômicos – o peso das *bags* nas costas dos entregadores – que pode desestabilizar o veículo e a velocidade da condução, tendo em vista que só recebem por entrega ³².

O comportamento de risco de acidentes de trânsito está associado à baixa remuneração por viagem ou entrega e características desses trabalhadores, predominantemente homens e menores de 30 anos de idade. Além disso, o menor envolvimento em acidentes de trânsito entre os motoristas de aplicativos parece estar associado a não dependência exclusiva do trabalho com aplicativo para sobreviver ³⁴.

O assalto é outro risco a que esses trabalhadores estão expostos. Entre os anos de 2016 e 2018, mais de 2,2 mil motoristas de aplicativos foram assaltados em 26 cidades gaúchas, sendo a maioria deles praticados a mão armada pelos próprios passageiros ³⁸. Estima-se que cerca de 80% dos motoristas de Uber que foram assaltados aguardavam os passageiros e relataram que o pagamento em dinheiro pela corrida poderia ser o atrativo para os ladrões ³⁹.

Com o intuito de preservar a integridade física e escapar de potenciais assaltos, agressões e “bloqueios” por parte do aplicativo devido a atrasos; esses profissionais respondem a esta demanda, violando as regras de trânsito e colocando suas vidas em risco ³⁰. Alguns motofretistas apresentam maior risco ao dirigirem com sono ou cansados, sem portar carteira de habilitação, utilizar capacete e com excesso de velocidade, além do uso de telefone celular durante a condução da moto, situações que aumentam a propensão a acidentes ⁴⁰.

A violência verbal e discriminação racial são frequentes entre estes profissionais ^{32,33}. O fato mais recente ocorreu em um condomínio, quando um cliente deferiu palavras ofensivas e racistas, além de cuspir em um entregador do iFood durante a entrega ⁴¹.

Na pandemia da COVID-19, o medo de contaminação aumentou o grau de tensão e de ansiedade relativos ao trabalho, fato relatado por 84% dos entregadores de aplicativos. A ação das empresas em oferecer medidas de proteção foi contraditória e a maioria ofereceu na forma de reembolso. A atitude dos clientes, se esquivando em recebê-los, também teve impacto na percepção de risco de contaminação, bem como a falta de fornecimento do EPI por parte das empresas, o que impactou negativamente na percepção do trabalhador quanto ao risco de contaminação ⁹.

O desemprego esmaga a crítica e contribui para que os trabalhadores se submetam às remunerações mais baixas. Aceitar as condições precarizadas de trabalho impostas pelos aplicativos se mostrou uma saída para sobrevivência ⁴².

Compreender a organização do trabalho e os fatores psicossociais destes trabalhadores é essencial, considerando-se que motociclistas com transtornos mentais comuns (TMC) apresentam até 48% mais chances de se acidentarem. A situação de precarização e de estresse crônico aos quais estes trabalhadores estão submetidos contribui para o desencadeamento de transtornos mentais, tais como síndrome de burnout, depressão, transtornos de ansiedade, consumo abusivo de álcool e outras substâncias psicoativas ⁴³.

A falta de reconhecimento profissional por parte das empresas de aplicativos e usuários é motivo de insatisfação, entretanto, a maioria dos motoristas se mostra altruísta e disposta a agradar seus clientes, apesar de se sentirem reféns da avaliação deles. O processo de avaliação inclui a pontuação dos clientes quanto à qualidade do carro, o atendimento, à segurança da corrida e, quando mal avaliados (notas abaixo de 4,6), são excluídos do aplicativo ^{23,40}.

Reivindicando condições de trabalho diante da pandemia

O trabalho por demanda é marcado por instabilidade profissional, sendo o risco da atividade totalmente transferido aos trabalhadores. O mercado da era just in time impõe um frenético ritmo do agir agora, causando ao mesmo tempo a impressão de “perda do controle” de condutas e subjetividades, o que permite que a nossa sociedade arrisque a vida em prol de um tempo-zero, sem a real necessidade dessa urgência ⁴⁴.

A precarização é um processo multidimensional com impactos que alteram a vida dentro e fora do trabalho ⁴⁵. Na atualidade, a precarização encontra na uberização sua expressão máxima, implicando na perda do sentido do trabalho. Em uma sociedade definida pela centralidade do trabalho, a

precarização deste dificulta o processo de identificação e construção de si, quando se vê o reforço da alienação social e dos processos de coisificação das relações humanas ⁴⁶.

De acordo com a *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – COVID-19* (PNAD-COVID19), o índice de profissionais com algum sintoma relacionado ao coronavírus é maior entre motoristas e entregadores de mercadorias do que em outras ocupações. Apesar da alta proporção de pessoas sintomáticas, os entregadores foram os trabalhadores que menos se afastaram do trabalho em maio de 2020, diferente do observado entre os motoristas ¹⁶.

Apesar da “parceria” desigual, a necessidade econômica dos trabalhadores de aplicativos se sobrepõe aos riscos da atividade, ainda que sem nenhuma garantia, direito ou estabilidade ⁴⁷. Diante desta precarização, esta categoria se organizou em associações e sindicatos, entre elas a Associação de Motoristas Por Aplicativo do Brasil (AMPAB), a Federação Nacional de Motoristas por Aplicativo do Brasil (FENAMAB) e o Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre de São Paulo (STATTESP), a fim de pressionar as empresas e o poder público para obtenção de melhores condições de trabalho ^{47,48}.

Reivindicou-se a necessidade de transparência nos critérios de remuneração, o fim dos bloqueios e a exclusão dos condutores nos aplicativos de entrega, a redução dos percentuais abusivos das “comissões” das empresas sobre os serviços prestados, medidas de proteção para não se contaminarem, medidas de suporte e socorro nos casos de acidentes, renda mínima para aqueles que se encontram afastados devido a acidentes e, ainda, a regularização de vínculo de trabalho ⁴⁷.

Trabalhar doente, comportamento presenteísta entre os entregadores de aplicativos, pode ser justificado porque a necessidade de sobrevivência extrapola os limites pessoais e as demandas de trabalho, além da percepção de que ninguém pode fazer o seu trabalho, a obrigação e o compromisso com os clientes e a empresa, e o medo de ser bloqueado. Neste cenário, os entregadores se submetem a condições perigosas de trabalho ⁴⁹.

A Coordenadoria de Vigilância em Saúde de São Paulo (COVISA) orienta que as empresas que utilizam os serviços de entrega de mercadorias durante a pandemia forneçam máscaras, kits de higienização e luvas descartáveis para a entrega segura dos produtos. Além disso, as empresas deveriam incentivar os clientes a realizarem pagamento por cartões de crédito ou transferências digitais ⁵⁰. Para os profissionais, a orientação da COVISA é para a higienização das mãos, desinfecção do veículo de transporte e das vestimentas antes e após as entregas e o distanciamento de pelo menos um metro entre as pessoas.

Recomenda-se ainda, que as entregas sejam recebidas e depositadas em locais específicos (passa volumes) e, no caso de recebimento de documentos e objetos, utilizar recipiente que permita higienização, na impossibilidade disto, utilizar luvas descartáveis ⁵⁰.

Ainda que as medidas preventivas nem sempre sejam fornecidas pelas empresas de aplicativos, 96% desses trabalhadores adotaram alguma forma de proteção, principalmente, o uso de álcool em gel e de máscaras, além de evitar o contato direto com os clientes durante a entrega ⁹. Porém, o custeio dos EPIs reduz ainda mais a remuneração e interfere nas condições de trabalho, pois muitos deixam de comer durante o expediente para subsidiá-los ^{9,47}.

No Peru, adotou-se um protocolo de saúde para que cada empresa de aplicativo disponibilizasse um kit aos trabalhadores com reposição sempre que necessário. Ademais, aqueles considerados do grupo de risco deveriam se manter em quarentena domiciliar até o término da emergência sanitária, sendo obrigatório aos aplicativos a contratação de seguro de saúde, assistência funerária e indenização por ausência ao trabalho e falecimento a todos seus trabalhadores ²³.

Já nos Estados Unidos a determinação foi para que as empresas como a Uber forneçam ou reembolsem o motorista pelo custo do item de proteção. Em Seattle (Estados Unidos), foi aprovada uma norma emergencial para os entregadores de aplicativos, que garantiu o direito de até três dias de licença médica pagas antes de serem obrigados a apresentar o atestado, estando contaminados ou não pela COVID-19, além da possibilidade de pagamento adicional de US\$5 por cada viagem realizada pelos entregadores e motoristas de aplicativos durante a pandemia ²³.

O “precarizado” é uma classe que precisa ter voz e visibilidade, para que se compreenda os valores, a cultura, os anseios e as histórias de vida e trabalho. Só a partir desta dinâmica, será possível a mobilização da sociedade rumo a diminuição da precarização das condições de trabalho e de risco à saúde e segurança desses trabalhadores, bem como a garantia de proteção social e direitos trabalhistas ⁴².

Embora esses trabalhadores reivindiquem melhores condições de trabalho (segurança e estabilidade), a bandeira da regulamentação de vínculo é contraditória, pois 81% dos motofretistas e *bikers* não gostariam de ter carteira assinada, por receio de perder a flexibilidade no trabalho, por medo de ter remuneração menor ou por terem esse trabalho como fonte de renda extra ²².

Parte da categoria deseja autonomia, flexibilidade e liberdade tipicamente incompatíveis com o modelo de trabalho tradicional daqueles que possuem carteira assinada; outros almejam trabalho regulamentado pela CLT; outros, denominados de “despatronados”, aspiram à criação de uma cooperativa com aplicativo próprio ^{22,42}. Estas questões precisam ser discutidas com as categorias e com a sociedade civil e seus representantes no legislativo e judiciário.

O cenário neoliberal é de desregulamentação total e remuneração intermitente e pontual sobre o trabalho executado (*on demand* ou *just in time*), além disso, considerando-se que mais da metade da força de trabalho vive na informalidade ou encontra-se desempregada, o fetiche do empreendedorismo difundido pelas empresas de aplicativo – ser parceiro, ter autonomia e trabalhar quando quiser – para muitos parece sedutor e para outros não há outra saída.

Limitações do estudo

Por se tratar de uma revisão de escopo, a qual permite a inclusão de diversos tipos de estudos, é possível que ocorra viés de seleção. Entretanto, o estudo aborda uma temática recente, ainda com escassez de publicações, principalmente, no âmbito da saúde do trabalhador, evidenciando sua relevância.

Considerações finais

Embora a visualização do vínculo empregatício possa parecer difícil de ser determinada no caso de serviços gerenciados por algoritmos, observa-se algumas prerrogativas de gestão e poder hierárquico da empresa sobre os seus subordinados, como o poder de dirigir e atribuir tarefas, o de monitorar as regras estabelecidas e a sanção no caso de desobediência, o que estabelece vínculo entre as partes.

A uberização estabelece uma dinâmica profissional marcada pela sujeição, dominação, desgaste, competitividade, desconfiança e reforço do individualismo, sequestro do tempo e dos processos de subjetivação.

A desestabilização e a vulnerabilidade social conduzem à desvalorização simbólica, com a corrosão dos sistemas de valores, da autoimagem e das representações da inserção de cada um na estrutura social, implicando no empobrecimento do tecido social, da construção simbólica, das identidades individuais e coletivas.

Em uma sociedade definida pela centralidade do trabalho, a precarização do trabalho dificulta o processo de identificação e construção de si, quando se vê o reforço da alienação social e dos processos de coisificação das relações humanas.

Colaboradores

N. L. P. R. Rodrigues contribuiu com a concepção e desenho do estudo, coleta, análise e interpretação dos dados, redação e revisão crítica do manuscrito. A. S. Moreira contribuiu com a coleta, análise e interpretação dos dados, redação e revisão crítica do manuscrito. S. R. Lucca contribuiu com a concepção e desenho do estudo e revisão crítica do manuscrito. Todos os autores aprovaram a versão final a ser publicada.

Informações adicionais

ORCID: Nara Letícia Pedrosa Ramos Rodrigues (0000-0003-3584-816X); Amanda Sorce Moreira (0000-0002-5050-4261); Sergio Roberto de Lucca (0000-0001-6023-0949).

Referências

1. World Health Organization. Urban health. <https://www.who.int/health-topics/urban-health> (acessado em 20/Jul/2020).
2. Araújo YLS. Uberização do trabalho: a relação empregatícia entre os entregadores e as empresas de aplicativos de comida [Dissertação de Mestrado]. Recife: Universidade Federal de Pernambuco; 2019.
3. Braga R, Antunes R. Infoproletários: degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo Editorial; 2009.
4. Lima JC, Oliveira DR. Trabalhadores digitais: as novas ocupações no trabalho informacional. *Sociedade e Estado* 2017; 32:115-43.
5. Uber. Dirija com a Uber. Ganhe dinheiro no seu horário. <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/> (acessado em 10/Jul/2020).
6. Ifood. Termos e condições de uso do iFood para entregadores. <https://entregador.ifood.com.br/termosdeuso/> (acessado em 01/Ago/2020).
7. Machine. Quantos motoristas de aplicativos tem no Brasil? <https://machine.global/motoristas-de-aplicativo-no-brasil/> (acessado em 10/Jul/2020).
8. Salomão K. iFood e Rappi: mais entregadores (e mais cobrança por apoio) na pandemia. *Exame* 2020; 20 abr. <https://exame.com/negocios/coronavirus-leva-mais-entregadores-e-gorjetas-aos-apps-de-delivery/>.
9. Abílio LC, Almeida PF, Amorim H, Cardoso ACM, Fonseca VP, Kalil RB, et al. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano* 2020; 3:1-21.
10. Bonis G. Pandemia precariza ainda mais o trabalho de entregadores de aplicativos. *Deutsche Welle* 2020; 10 jul. <https://www.dw.com/pt-br/pandemia-precariza-ainda-mais-o-trabalho-de-entregadores-de-aplicativos/a-54121389>.
11. Com pandemia, entregadores de app tem mais trabalho, menos renda e maior risco à saúde. *BBC News Brasil* 2020; 1 jul. <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53258465>.
12. Machado L. Greve dos entregadores: o que querem os profissionais que fazem paralisação inédita. *BBC News Brasil* 2020; 1 jul. <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53124543>.
13. Arksey R, O'Malley L. Scoping studies: towards a methodological framework. *Int J Soc Res Methodol* 2005; 8:19-32.
14. Lucca SR. Trabalho e sofrimento psíquico: histórias que contam esta história. São Paulo: Atarukas Editora; 2019.
15. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Desemprego cai para 11,8% com informalidade atingindo maior nível da série histórica. <https://censo2020.ibge.gov.br/2012-agencia-de-noticias/noticias/25534-desemprego-cai-para-11-8-com-informalidade-atingindo-maior-nivel-da-serie-historica.html> (acessado em 20/Jul/2020).

16. Manzano M, Krein A. A pandemia e o trabalho de motorista e de entregadores por aplicativos no Brasil. https://www.eco.unicamp.br/remir/images/Artigos_2020/A_pandemia_e_os_motoristas_e_entregadores_por_aplicativo_MANZANO_M_KREIN_A_2020_.pdf (acessado em 20/Jul/2020).
17. Almeida FC. A “Lei do Uber” e o direito fundamental ao trabalho digno: análise da tramitação do projeto que deu origem à Lei n.13.649/18 à luz das vulnerabilidades dos motoristas de aplicativos. *Revista Eletrônica da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro – PGE-RJ* 2020; 3(1). <https://revistaeletronica.pge.rj.gov.br:4432/comum/code/MostrarArquivo.php?C=MzM2>.
18. Costa C. Uber completa 5 anos de Brasil com 2,6 bilhões de viagens realizadas. <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-completa-5-anos-de-brasil-com-26-bilhoes-de-viagens-realizadas/#:~:text=Desde%20que%20chegou%20ao%20Brasil,se%20movimentam%20pelos%20centros%20urbanos.&text=A%20Uber%20come%C3%A7ou%20no%20Rio,cidadas%20em%20todo%20o%20Brasil> (acessado em 18/Jan/2021).
19. Uber. O que é preciso para se cadastrar. <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/> (acessado em 02/Ago/2020).
20. Martins M, Almeida VH. Análise juslaboral da relação de trabalho entre motoristas por aplicativos e a empresa Uber: aspectos e consequências sociojurídicos. *Revista de Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho* 2017; 3:55-75.
21. Abílio LC. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? *Estud Av* 2020; 34:111-26.
22. Associação Brasileira de Estudos do Trabalho. Levantamento sobre o trabalho dos entregadores por aplicativos no Brasil. Relatório 1 de pesquisa. <http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Applicativos-no-Brasil.pdf> (acessado em 07/Ago/2020).
23. Lopes I, Brito MF. A proteção ambiental trabalhista de entregadores de aplicativo: estudo de direito comparado. *Direito.UnB* 2020; 4:146-70.
24. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 3.748/2020. Institui e dispõe sobre o regime de trabalho sob demanda. https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostra_rintegra?codteor=1912324 (acessado em 18/Jan/2021).
25. Cardim ME. Número de motoristas por aplicativo cresceu 136% de 2012 a 2019. *Correio Braziliense* 2020; 23 fev. https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/23/internas_economia,829826/numero-de-motoristas-por-aplicativo-cresceu-136-de-2012-a-2019.shtml.
26. Agostini R. Aplicativos de transporte privado como alternativa de renda: as vivências de trabalhadores e Uber em Porto Alegre [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2018.
27. Fallavena LHA. Agora é que são elas: trajetória de carreiras de mulheres motoristas de aplicativos de transportes [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2017.
28. Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte. Profissão motorista – mulheres ainda são minoria. <https://icetran.com.br/blog/motorista-mulheres-ainda-sao-minoria/> (acessado em 20/Jul/2020).
29. Araújo M. Aplicativos discutem segurança feminina; veja quais têm motoristas mulheres. <https://www.uol.com.br/universa/noticias/redacao/2017/08/29/apos-caso-de-estupro-uber-99-taxis-e-mais-discutem-medidas-de-seguranca.htm> (acessado em 20/Jul/2020).
30. Associação Brasileira do Setor de Bicicletas. Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo. <https://aliancabike.org.br/pesquisa-de-perfil-dos-entregadores-ciclistas-de-aplicativo/> (acessado em 02/Ago/2020).
31. Oliveira LK, Oliveira IK, Nascimento COL, Cordeiro CHO. Análise econométrica do perfil do motociclista profissional e a influência na produtividade das entregas de mercadorias e na segurança viária: um estudo para Belo Horizonte. In: 33º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. http://www.anpet.org.br/anais/documentos/2019/Log%C3%ADstica/Log%C3%ADstica%20Urbana%20II/1_87_AC.pdf (acessado em 02/Ago/2020).
32. Oliveira RA, Silveira CA. Percepção de riscos e efeitos para a saúde ocupacional de motociclistas profissionais. *Saúde (Santa Maria)* 2017; 43:206-13.
33. Paula GF, Camargo FC, Iwamoto HH. Condições de saúde e trabalho e exposição a acidentes e violência no trânsito entre mototaxistas. *Rev Enferm Atenção Saúde* 2015; 4:79-92.
34. Rios PAA, Mota EDA, Ferreira LN, Cardoso JP, Santos GJ, Rodrigues TB. Acidentes de trânsito com condutores de veículos: incidência entre motociclistas e motoristas em estudo de base populacional. *Rev Bras Epidemiol* 2019; 22:e19054.
35. Hassanzadeh K, Salarilak S, Sadeghi-Bazargani H, Golestani M. Motorcyclist risky riding behaviors and its predictors in an Iranian population. *J Inj Violence Res* 2020; 12:161-70.
36. Ndwiga SM, Mbakaya C, Kiiyukia C. Factors associated with road traffic accidents involving motorcyclist. *Afr J Health Sci* 2019; 32:74-81.
37. Lima MM, Linhares ACF, Farias MM, Medeiros HRL, Cambim FEF, Sousa MNA. Identificação dos riscos ocupacionais e medidas protetivas de segurança laboral: estudo com grupo de mototaxistas. *Arq Ciênc Saúde* 2016; 23:89-94.
38. Vasconcelos H. Em três anos, mais de 2,2 mil motoristas de aplicativos foram assaltados no RS. *GZH* 2019; 19 jul. <https://gauchazh.clicrbs.com.br/seguranca/noticia/2019/07/em-tres-anos-mais-de-22-mil-motoristas-de-aplicativos-foram-assaltados-no-rs-cjyadycj03aa01ms9b71z0n3.html>.

39. Maioria dos assaltos no Uber ocorre quando motoristas estão aguardando passageiros. *Correio do Povo* 2017; 10 ago. <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/pol%C3%ADcia/maioria-dos-assaltos-no-uber-ocorre-quando-motoristas-est%C3%A3o-aguardando-passageiros-1.238177>.
40. Santos WJ, Célho VMS, Santos GB, Ceballos AGC. Sobrecarga de trabalho e comportamentos de risco em motociclistas. *Rev Bras Enferm* 2019; 72:1555-60.
41. Oliveira J. Rappi, iFood e Uber Eats se posicionam sobre entregador que sofreu racismo. *PROPMARK* 2020; 7 ago. <https://propmark.com.br/mercado/rappi-ifood-e-uber-eats-se-posicionam-sobre-entregador-que-sofreu-racismo/>.
42. Liberato LVM, Oliveira JÁ, Silva JP. Multidari-zação: um novo conceito para os novos desa-fios da segurança e saúde no trabalho. <https://www.forumat.net.br/at/sites/default/files/arq-paginas/Multidariza%C3%A7%C3%A3o%20e%20SST.pdf> (acessado em 18/Jan/2021).
43. Ceará AT. Personalidade, identidade, abuso de substâncias psicoativas e outros transtornos mentais em motoboys [Tese de Doutorado]. Campinas: Faculdade de Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas; 2015.
44. Guimarães AL. A logística do caos: o motoboy nas “asas da liberdade” do despotismo just in time [Tese de Doutorado]. Marília: Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho; 2019.
45. Franco T, Druck G, Seligmann-Silva E. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. *Rev Bras Saúde Ocup* 2010; 35:229-48.
46. Antunes R. O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo; 2018.
47. Universidade Federal de Pelotas. UFPel lança cartilha sobre direitos e benefícios para motoristas de aplicativo. <https://ccs2.ufpel.edu.br/wp/2020/05/29/ufpel-lanca-cartilha-sobre-direitos-e-beneficios-para-motoristas-de-aplicativo/> (acessado em 20/Jul/2020).
48. Costa MC. Força de trabalho, delivery e a pandemia de COVID-19: do avanço das plataformas digitais ao acirramento das contradições. *Revista Ensaios de Geografia* 2020; 5:75-80.
49. Ferraz R, Hecksher S, Carvalho E. Presenteísmo: as perdas diárias e silenciosas. In: XII Congresso Nacional de Excelência em Gestão & III Inovarse – Responsabilidade Social Aplicada. <https://docplayer.com.br/56184809-Presenteismo-as-perdas-diarias-e-silenciosas-area-tematica-gestao-de-seguranca-no-trabalho-e-ergonomia.html> (acessado em 18/Jan/2021).
50. Prefeitura Municipal de São Paulo. Nota técnica 02/DVISAT/2020. Recomendações para empresas que utilizam serviços de entrega de mercadorias e para os entregadores diante da pandemia do coronavírus (COVID-19). http://docs.bvsalud.org/biblioref/2020/04/1095143/nota_tecnica_02_dvisat_motofretista.pdf (acessado em 24/Mar/2020).
51. Page MJ, McKenzie JE, Bossuyt PM, Boutron I, Hoffmann TC, Mulrow CD, et al. The PRISMA 2020 statement: an updated guideline for reporting systematic reviews. *BMJ* 2021; 372:n71.

Abstract

In the struggle for survival, millions of people submit to deregulated and informal work. Taking advantage of this, app-based companies have attracted growing numbers of workers under the fallacy of entrepreneurship. The current study aimed to describe the biosocial profile of these workers, the work process, and forms of company control, besides analyzing the principal and emerging aspects in the respective participants. This is a scoping study in which data collection was oriented by the question, "What has been produced in the scientific literature on the profile and risks of app-based work?" from 2014 to 2020. Content analysis revealed thematic dimensions: the growth of apps in Brazil and worker relations; the profile of app-based workers; and their work exposure and demands for working conditions during the COVID-19 pandemic. The professional dynamic of app-based workers is marked by subordination, domination, and exhaustion. The fact that their employment relationship is not acknowledged does not deprive them of rights, dignity, and quality of life in the workplace. Spontaneous organization without trade union intermediation in this category of workers, backing a common agenda of demands to be discussed with other representatives of society, denotes the high degree of exploitation and precariousness and could suggest the path for app companies to adopt the principles of dignified, decent work.

Information Technology; Informal Sector; Pandemics; Occupational Health; Precarious Employment

Resumen

En su lucha por sobrevivir millones de personas están sometidas al trabajo irregular e informal. Sirviéndose de esto, las empresas mediante aplicaciones atraen cada vez más trabajadores bajo la falacia del emprendimiento. Este estudio tuvo como objetivo describir el perfil biosocial de estos trabajadores, su proceso laboral, formas de control de las empresas, así como analizar los aspectos principales y emergentes entre las partes implicadas. Se trata de un estudio de alcance, cuyo proceso de recogida de material se guio por la pregunta: "¿qué se ha producido en la literatura científica sobre el perfil y riesgos en el trabajo de aplicaciones?" entre los años 2014 y 2020. El análisis de los contenidos dio origen a tres ejes temáticos: crecimiento de las aplicaciones en Brasil y su relación con el trabajador; perfil de los trabajadores de aplicaciones y su exposición laboral, y sus reivindicaciones de condiciones de trabajo ante la pandemia de COVID-19. La dinámica profesional de los trabajadores por aplicaciones está marcada por la subordinación, dominación y desgaste. La falta de reconocimiento del vínculo laboral no se debe traducir en convertirlos en sujetos desprovistos de derechos, dignidad y calidad de vida en el ambiente de trabajo. La organización espontánea y sin intermediación sindical de esta categoría de trabajadores gira en torno a una pauta común de reivindicaciones, que debe ser discutida con los demás representantes de la sociedad. Esto denota su elevado grado de explotación y precarización, además podrá ser el camino para que las empresas de aplicaciones adopten premisas de trabajo digno y decente.

Tecnología de la Información; Sector Informal; Pandemias; Salud Laboral; Empleo Precario

Recebido em 18/Ago/2020
Versão final reapresentada em 13/Mai/2021
Aprovado em 21/Mai/2021