



## Os Trabalhadores de Aplicativos Durante a Pandemia de Coronavírus em 2020: um estudo exploratório.

*App Workers During the 2020 Coronavirus Pandemic: an exploratory study.*

*Los Trabajadores de Aplicación Durante la Pandemia de Coronavirus de 2020: un estudio exploratorio.*

*Les Travailleurs des Applis Pendant la Pandémie de Coronavirus de 2020 : une étude exploratoire.*

Cynthia Paola Batista Juliano<sup>1</sup>, Graziela Serroni Perosa<sup>2</sup>, Bruna Rossi Leão Raphaeli<sup>3</sup>, Raul Mello Silva<sup>4</sup> e Gabrielli Silva Alves<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Graduada em Tecnologia em Saneamento Ambiental pela Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Brasil e graduanda em Gestão Ambiental na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, em São Paulo - Brasil.  
E-mail: [cynthiabatista@usp.br](mailto:cynthiabatista@usp.br)

<sup>2</sup> Graduada em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, SP, Brasil, doutora em Educação pela Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Brasil e Livre Docente pela Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil. Atualmente é coordenadora do programa de Pós-Graduação em Estudos Culturais da Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.  
E-mail: [gperosa@usp.br](mailto:gperosa@usp.br)

<sup>3</sup> Graduanda em Gestão de Políticas Públicas na Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.  
E-mail: [bruna.leao@usp.br](mailto:bruna.leao@usp.br)

<sup>4</sup> Graduando em Sistemas de Informação na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, em São Paulo - Brasil.  
E-mail: [bruna.leao@usp.br](mailto:bruna.leao@usp.br)

<sup>5</sup> Graduanda em Gestão Ambiental na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, em São Paulo - Brasil.  
E-mail: [gabriellialves2001@usp.br](mailto:gabriellialves2001@usp.br)

## Resumo

Neste artigo, apresentamos um estudo sobre a experiência de motoristas de aplicativos, realizado durante o primeiro semestre de 2020, durante os meses de lockdown devido à pandemia de COVID-19. Inicialmente, desenvolvemos uma breve revisão da literatura sobre as transformações do mundo do trabalho e, em seguida, um estudo preliminar acerca da estrutura ocupacional brasileira com base nas estatísticas disponíveis do *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* (IBGE). No Brasil, a taxa de desocupação tem tido um crescimento nos últimos anos, e com isso cresce também a informalidade, ou seja, aumenta o número de trabalhadores sem carteira assinada e, portanto, sem garantia dos direitos trabalhistas. Podemos observar nos últimos 3 anos um aumento significativo de motoristas e entregadores de aplicativos. Esta categoria por não ter direitos trabalhistas enfrenta a precarização, pois trabalha para empresas multinacionais que lucram muito, sem quaisquer vínculos empregatícios. Esta realidade tornou-se ainda mais evidente em períodos de crise, como no caso da pandemia de coronavírus, quando estes trabalhadores não puderam cumprir as regras de isolamento, pois se não trabalharem não conseguem sustentar suas famílias. A pesquisa pretende contribuir para o entendimento acerca das alterações das relações de trabalho causadas pelo avanço de ferramentas digitais que facilitam as trocas de serviços. Para sua viabilização foram definidos três objetivos específicos: *i*) mapear o debate da literatura especializada acerca das relações de trabalho mediadas pela popularização de aplicativos de prestação de serviços; *ii*) explorar as estatísticas disponíveis pelo *Instituto Brasileiro de Geografia e estatística* (IBGE) sobre o tema e apresentar um estudo exploratório sobre o perfil dos motoristas de aplicativos. Serão examinadas estatísticas públicas sobre a população economicamente ativa e serão coletadas informações sobre as trajetórias ocupacionais de prestadores de serviços. Espera-se maior discussão sobre como essas ferramentas de prestação de serviços relacionam-se com o trabalho e como elas modificam essas relações a partir do momento histórico, econômico e político. Permitirão, ainda, contribuir para produzir informações sociodemográficas sobre estes trabalhadores, sobre os quais quase não dispomos de estatísticas.

**Palavras-Chave:** Uberização; COVID-19; Escolarização; Trabalho Precário; Motoristas De Aplicativos.

**Abstract**

In this article, we present a study on the experience of app drivers, conducted during the first half of 2020, during the lockdown months due to the COVID-19 pandemic. Initially, we develop a brief literature review on the transformations of the world of work and then a preliminary study about the Brazilian occupational structure based on available statistics from the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE). In Brazil, the rate of unemployment has increased in recent years, and with this, informality has also increased, that is, the number of workers without a signed labour contract has increased, and therefore, without the guarantee of labour rights. We can observe in the last three years a significant increase in the number of drivers and couriers of apps. This category, for not having labour rights, faces precariousness, as it works for multinational companies that profit a lot, without any employment ties. This reality became even more evident in periods of crisis, as in the case of the coronavirus pandemic, when these workers could not comply with the rules of isolation, because if they do not work they cannot support their families. The research aims to contribute to the understanding about the changes in labour relations caused by the advancement of digital tools that facilitate the exchange of services. To make this possible, three specific objectives were set: i) to map the debate in the specialized literature about labour relations mediated by the popularization of service provision applications; ii) to explore the statistics available from the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) on the subject and present an exploratory study on the profile of application drivers. This work will adopt the qualitative inductive method, as of the understanding of the theme by means of bibliographical reviews, being these books and scientific articles. Additionally, public statistics on the economically active population will be examined and information on the occupational trajectories of service providers will be collected. Further discussion is expected on how these service provision tools relate to work and how they modify these relations on the basis of historical, economic and political momentum. They will also make it possible to contribute towards producing socio-demographic information on these workers, on whom we have almost no statistics.

**Keywords:** Uberization; COVID-19; Schooling; Precarious Work; Application Drivers

## Resumen

En este artículo, presentamos un estudio sobre la experiencia de los conductores de apps, realizado en el primer semestre de 2020, durante los meses de encierro por la pandemia de COVID-19. En primer lugar, desarrollamos una breve revisión de la literatura sobre las transformaciones del mundo del trabajo, seguida de un estudio preliminar sobre la estructura ocupacional brasileña a partir de las estadísticas disponibles del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE). En Brasil, la tasa de desempleo ha aumentado en los últimos años y, con ella, también ha aumentado la informalidad, es decir, el número de trabajadores sin contrato laboral y, por tanto, sin la garantía de los derechos laborales. En los últimos tres años se observa un aumento significativo del número de conductores de aplicaciones y mensajeros. Esta categoría, por no tener derechos laborales, se enfrenta a la precariedad, ya que trabajan para empresas multinacionales que obtienen grandes beneficios, sin ninguna relación laboral. Esta realidad se ha hecho aún más evidente en tiempos de crisis, como la pandemia de coronavirus, cuando estos trabajadores no pudieron cumplir las normas de aislamiento, porque si no trabajan, no pueden mantener a sus familias. La investigación pretende contribuir a la comprensión de los cambios en las relaciones laborales provocados por el avance de las herramientas digitales que facilitan el intercambio de servicios. Para ello, se han establecido tres objetivos específicos: i) mapear el debate en la literatura especializada sobre las relaciones laborales mediadas por la popularización de las apps de prestación de servicios; ii) explorar las estadísticas disponibles en el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE) sobre el tema y presentar un estudio exploratorio sobre el perfil de los impulsores de las apps. Este trabajo adoptará el método cualitativo inductivo, partiendo de la comprensión del tema por medio de revisiones bibliográficas, siendo aquellos libros y artículos científicos. Además, se examinarán las estadísticas públicas sobre la población económicamente activa y se recogerá información sobre las trayectorias profesionales de los proveedores de servicios. Se espera un debate más profundo sobre cómo estas herramientas de prestación de servicios se relacionan con el trabajo y cómo modifican estas relaciones en función de la dinámica histórica, económica y política. También contribuirán a la elaboración de información sociodemográfica sobre estos trabajadores, de los que casi no tenemos estadísticas.

**Palabras Clave:** Uberización; COVID-19; Escolarización; Trabajo Precario; Motoristas de Aplicaciones.

## Resumé

Dans cet article, nous présentons une étude sur l'expérience des conducteurs d'appis, menée au premier semestre 2020, pendant les mois de confinement dus à la pandémie de COVID-19. Dans un premier temps, nous développons une brève révision de la littérature sur les transformations du monde du travail, puis une étude préliminaire sur la structure professionnelle brésilienne basée sur les statistiques disponibles de l'*Institut brésilien de géographie et de statistique* (IBGE). Au Brésil, le taux de chômage a augmenté ces dernières années, et avec lui, l'informalité a également augmenté, c'est-à-dire que le nombre de travailleurs sans contrat de travail a augmenté, et donc, sans la garantie des droits du travail. Nous pouvons observer au cours des trois dernières années une augmentation significative du nombre de conducteurs et de coursiers d'apps. Cette catégorie, pour ne pas avoir de droits du travail, est confrontée à la précarité, car elle travaille pour des entreprises multinationales qui profitent beaucoup, sans aucun lien d'emploi. Cette réalité est devenue encore plus évidente en période de crise, comme dans le cas de la pandémie de coronavirus, lorsque ces travailleurs ne pouvaient pas respecter les règles d'isolement, car s'ils ne travaillent pas, ils ne peuvent pas subvenir aux besoins de leur famille. La recherche vise à contribuer à la compréhension des changements dans les relations de travail causés par l'avancement des outils numériques qui facilitent l'échange de services. Pour ce faire, trois objectifs spécifiques ont été fixés : i) cartographier le débat dans la littérature spécialisée sur les relations de travail médiées par la popularisation des applications de prestation de services ; ii) explorer les statistiques disponibles auprès de l'Institut brésilien de géographie et de statistique (IBGE) sur le sujet et présenter une étude exploratoire sur le profil des moteurs d'application. Ce travail adoptera la méthode qualitative inductive, dès la compréhension du thème au moyen de revues bibliographiques, étant ces livres et articles scientifiques. En outre, les statistiques publiques sur la population économiquement active seront examinées et des informations sur les trajectoires professionnelles des prestataires de services seront recueillies. Une discussion plus approfondie est attendue sur la manière dont ces outils de prestation de services sont liés au travail et comment ils modifient ces relations sur la base d'une dynamique historique, économique et politique. Ils permettront également de contribuer à la production d'informations sociodémographiques sur ces travailleurs, sur lesquels nous ne disposons pratiquement d'aucune statistique.

**Mots Clés:** Ubérisation; COVID-19; Scolarité; Travail Précaire; Chauffeur D'applications.

## Introdução

---

Neste artigo temos como objetivo desenvolver um estudo exploratório sobre o trabalho e a estrutura ocupacional brasileira, focalizando especialmente a experiência de prestadores de serviço de aplicativos. Desde a década de 1990 e 2000, o acelerado desenvolvimento tecnológico deu origem a relações de trabalho mediadas pela tecnologia e precarizadas. De acordo com os dados de um estudo recente do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas), em 2021, o Brasil possuía cerca de 1,5 milhão de motoristas de aplicativos e entregadores.

A maioria deles é composta por homens negros com menos de 50 anos<sup>1</sup>. São trabalhadores que prestam serviços para empresas privadas, sem um contrato de trabalho formal e sem direitos trabalhistas (férias remuneradas, décimo terceiro salário, licença saúde, licença maternidade, etc). As principais ferramentas de trabalho, neste caso, são *smartphones* e um meio de transporte para conduzir passageiros ou mercadorias.

Eles são, principalmente, motoristas da *Uber*, *Rappi*, *Ifood* etc, que ganharam maior visibilidade com a pandemia do vírus *Sars-CoV-2*. Com as cidades vazias esses trabalhadores, em geral, invisibilizados, se tornaram peças-chaves para a manutenção de uma parcela da população e da atividade econômica.

## 1. Ocupação e Desocupação nas Séries Estatísticas do IBGE

---

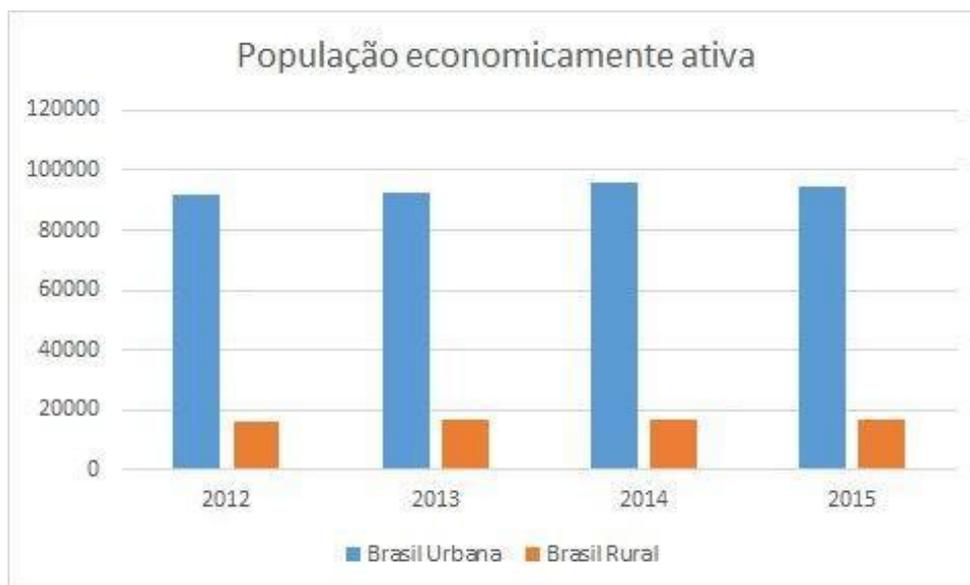
Começamos por caracterizar a população economicamente ativa, observando-se questões relativas à faixa etária, gênero e suas taxas de ocupação da população com base nas Séries Estatísticas do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), buscando explorar um vasto acervo de informações confiáveis, ainda que com limitações, a respeito da população economicamente ativa brasileira. De acordo os dados do IBGE, a maior parte desta população,

---

<sup>1</sup> Fonte: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2022-05/ipea-brasil-tem-15-milhao-de-motoristas-e-entregadores-de-produtos>

entre os anos de 2012 e 2015, concentra-se em áreas urbanas, como resultado dos processos de êxodo rural, industrialização e urbanização do país, desde as primeiras décadas do século XX e especialmente, a partir dos anos de 1960 e que deram origem às grandes metrópoles urbanas brasileiras.

**Gráfico 1. População economicamente ativa, por região urbana e rural**



**Fonte:** IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2001/2011

Por outro lado, a taxa de desocupação da população economicamente ativa no Brasil teve um crescente aumento a partir de 2015, atingindo quase 15% desta população em 2017. Nos três últimos anos, apesar da queda desse percentual, a taxa de desocupação é de aproximadamente 12% desta população. Percentuais distintos podem ser notados comparando-se a idade e o sexo da população desempregada.

**Gráfico 2. Taxa de desocupação entre o primeiro trimestre de 2012 e o último trimestre de 2020.**

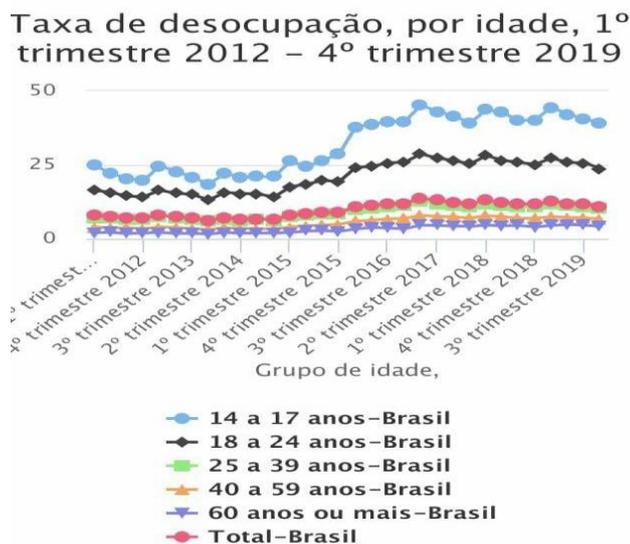


Fonte: "IBGE – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua mensal"  
 "1 – Para \ "Situação da Variação em relação a três trimestres móveis anteriores (...)\ " e \ "Situação da Variação em relação ao mesmo trimestre móvel do ano anterior (...)\ ":  
 'Z' indica significância estatística considerando 95% de confiança;  
 'A' indica ausência de significância estatística considerando 95% de confiança.  
 2 – A partir de abril de 2016, um aspecto do conceito de desocupação foi alterado de forma a se adequar inteiramente à 19<sup>a</sup>

Fonte: IBGE, 2020.

Essa taxa é maior entre a população mais jovem, entre 14 a 24 anos de idade, em parte em função do processo de escolarização e entre as mulheres.

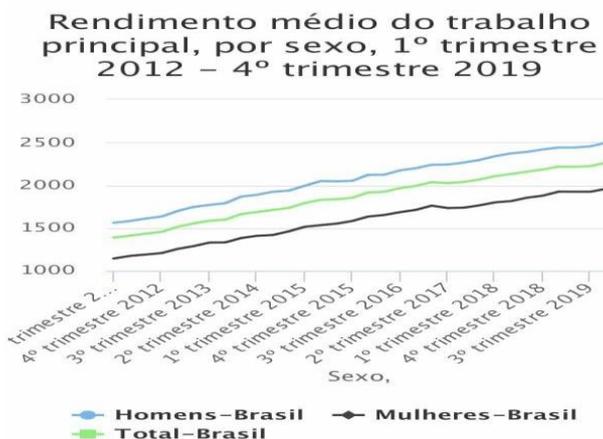
**Gráfico 3. Taxa de desocupação, por idade, entre o primeiro trimestre de 2012 e o último trimestre de 2019.**



**Fonte:** IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios.

Como sabemos, há uma diferença persistente na taxa de desocupação quando se considera a variável gênero, sendo a população feminina muito mais exposta ao trabalho não remunerado de cuidados domésticos, da prole, dos membros idosos da família, o que contribui para um maior percentual de mulheres sem emprego, com empregos de períodos parciais e caracterizado por diferenças salariais de 30% em relação ao sexo masculino, fenômenos amplamente descritos pela sociologia do trabalho, acentuando as desigualdades de gênero.

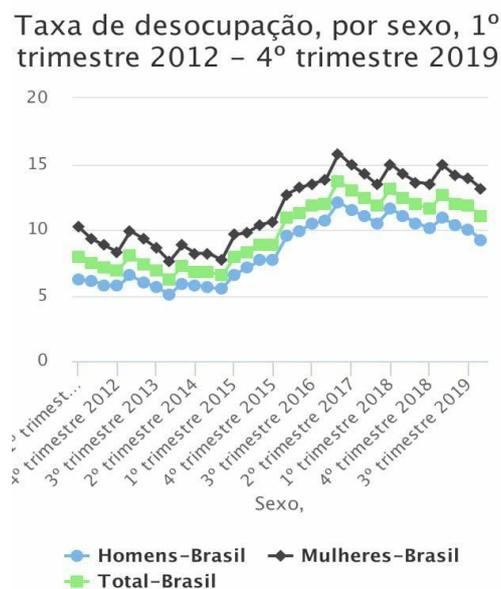
**Gráfico 4. Rendimento médio do trabalho principal, por sexo, primeiro trimestre 2012 até o último trimestre de 2019.**



**Fonte:** IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios.

A população economicamente ativa que se encontra desocupada no Brasil nos últimos anos é caracterizada como uma população jovem, pouco escolarizada, com baixos rendimentos e predominantemente feminina.

**Gráfico 5. Taxa de desocupação, por sexo, entre o primeiro trimestre de 2012 até o último trimestre de 2019.**



**Fonte:** IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios.

A taxa de desocupação crescente desde 2015 será dilatada com os efeitos da crise econômica provocada pela crise sanitária de 2020, aprofundando um problema já bastante preocupante no Brasil. Como resultado, cresce também a informalidade, ou seja, aumenta o número de trabalhadores sem carteira assinada e, portanto, sem garantia dos direitos trabalhistas.

Podemos observar nos últimos 3 anos, um aumento significativo de motoristas e entregadores de aplicativos. Esta categoria por não ter direitos trabalhistas enfrenta uma grande precarização, pois apesar de trabalhar em nome de empresas multinacionais, com taxas de lucro elevadas, eles são “autônomos” e não compartilham desse lucro como funcionários de uma empresa. Um fenômeno que se tornou mais evidente com a crise da COVID-19, já que estes trabalhadores não podem se manter em isolamento e assumem os postos de trabalho que permaneceram presenciais, como os serviços de entrega.

Conforme discutido anteriormente, embora quase 41,3% dos trabalhadores brasileiros possam ser considerados “informais”, as estatísticas sobre esta população são escassas e bastante limitadas (IBGE, 2020). Pouco ou nada se sabe sobre o nível de escolaridade daqueles que ocupam empregos precários. Esperamos que os resultados deste estudo exploratório

possam contribuir para inspirar a produção de estatísticas mais refinadas sobre esta população.

## 2. Metodologia

---

Neste estudo nós buscamos compreender um grupo de motoristas de aplicativos, examinando estatísticas públicas relativas ao trabalho, o trabalho precário, sem vínculos empregatícios e o desemprego às trajetórias educacionais e ocupacionais dos respondentes de um questionário aplicado em motoristas de aplicativos ao longo do primeiro semestre de 2020 na cidade de São Paulo, quando a cidade estava com boa parte dos comércios fechados em função da crise sanitária mundial devida a difusão da COVID-19.

Ademais, adotamos o método indutivo qualitativo, a partir da compreensão do tema por meio de revisões bibliográficas, sendo elas livros e artigos científicos recentes. Desta forma, buscamos relacionar estatísticas públicas sobre a população economicamente ativa, informações produzidas sobre as trajetórias educacionais dos motoristas de aplicativos que aceitaram responder a um formulário digital com questões abertas e fechadas, possibilitado pelo uso da plataforma *Google Forms*.

O formulário elaborado pela equipe buscou produzir informações tanto para trajetórias ocupacionais quanto sobre suas percepções sobre este modo de trabalho no atual período de pandemia. Este formulário foi respondido por 22 pessoas. O pequeno número de respostas se deu principalmente pelo projeto ter ocorrido em meio ao primeiro semestre da pandemia e também por sua divulgação ter sido feita exclusivamente à distância. Inicialmente, antes do fechamento da universidade e do comércio, pretendia-se levar observações de tipo etnográfico em locais nos quais os motoristas de aplicativos se reúnem para fazer pausas ao longo da jornada de trabalho. Para obter o preenchimento do questionário, empregamos o método de “bola de neve”. Contudo, o público ao qual esta pesquisa se endereçou não dispõe de muito tempo para responder os questionários. Com jornadas extensas, eles estão sempre conduzindo seus veículos, em geral, apressados, o que exige total atenção. Apesar do limitado número de respostas, nossos questionários lançaram luz sobre o perfil desses trabalhadores e oferecem pistas para outras pesquisas sobre esta modalidade de trabalho.

A primeira parte do questionário produziu informações sobre as características sociodemográficas dos trabalhadores de aplicativos, tais como sexo, idade, grau de instrução, etc. Na segunda parte do instrumento, buscamos gerar informações sobre as razões para a entrada e a permanência nesse tipo de trabalho.

### 3. Os Primeiros Resultados

---

Desde os anos 2000, as profundas mudanças tecnológicas reverberaram nas relações de trabalho provocando uma emergência de uma economia globalizada, hiper capitalista e digital, como define Thomas Picketty (2019). Neste quadro se fortalece uma modalidade de ocupação, sem vínculo empregatício e portanto, precário, mediado pelo uso de tecnologias digitais. O crescimento desta modalidade de trabalho, impensável antes do advento das tecnologias digitais, pode ser observado no Quadro 1, que traz informações das principais plataformas de aplicativos que operam na cidade de São Paulo, cidade na qual esta pesquisa foi desenvolvida.

**Quadro 1. Características de empresas de entrega e transporte por meio digitais.**

Empresa	País de origem	Países com operações	Início das operações global	Início das operações no Brasil
Uber	EUA	69	2010	2014
99	Brasil	1	2012	2012
Ifood	Brasil	4	2011	2011
Wappa	Brasil	22	2001	2001
SP Táxi	Brasil	1	2018	2018
Rappi	Colômbi a	9	2017	2017
Supermerca do now	Brasil	1	2016	2016

**Fonte:** Elaboração dos autores, 2021.

A simples listagem das empresas mais presentes no ramo em São Paulo, quando comparadas à data de criação e de operação no Brasil, bem como sua penetração em outros países, ilustram bem o processo recente de desenvolvimento desta economia digital em sociedades hiper desiguais que não podem ser bem compreendidas sem considerar a herança do passado colonial e escravocrata do Brasil (Silva, 2018; Picketty, 2019). O quadro nos permitiu identificar no tempo e no espaço, as empresas, nacionais e multinacionais, voltadas para o comércio internacional do serviço de entregas e de transporte que se desenvolveram entre 2000 e 2020 e cujos serviços são contratados pelos consumidores de forma digital, exigindo dos trabalhadores maior escolaridade para empregos com jornadas bastante elevadas, com salários nem sempre satisfatórios.

#### 3.1. Quem São os Nossos Respondentes?

---

A pesquisa priorizou o estudo de trabalhadores de aplicativos de transporte e de entregas, os quais ganharam maior visibilidade durante o período de isolamento social, quando revelou-

se um serviço essencial para o funcionamento das sociedades modernas, sobretudo, nos grandes centros urbanos. Como esperado, a maior parte destes trabalhadores são do sexo masculino, sendo surpreendente encontrar 5 respondentes do sexo feminino, corroborando os resultados da pesquisa realizada pela Fundação Instituto Administração (FIA) e divulgada pela Associação Brasileira Online to Offline (ABO20): 97,4% dos entregadores, declararam-se do sexo masculino. Quanto à faixa etária, o intervalo de idade dos nossos participantes foi de 18 a 59 anos, sendo que a faixa com mais respondentes entre 25 a 39 anos. Não houve respondentes acima de 60 anos e abaixo de 18 anos.

No que diz respeito à escolaridade, 9,1% dos respondentes desta pesquisa não completou o ensino básico, tendo concluído apenas o Ensino Fundamental II, 27% deles concluíram o Ensino Médio. Chama a atenção, a proporção daqueles que ingressaram no ensino superior, sem contudo, terem concluído este nível de ensino, possivelmente eles se beneficiaram de um contexto de expansão do acesso ao ensino superior, ocorrido entre 1990 e 2015 (PEROSA & SOARES, 2021). Nota-se ainda a presença de 18% de respondentes que declararam ter concluído o ensino superior, corroborando outros estudos que sugerem ser esta modalidade de trabalho um artifício utilizado como alternativa ao desemprego.

#### Gráfico 6. Nível de escolaridade dos respondentes.

Fonte: Elaboração dos Autores, 2021.



Nota-se que não encontramos trabalhadores de escolaridade muito baixa. Paradoxalmente, esta modalidade de trabalho precário, típico das primeiras décadas deste século XXI, exige melhores níveis de escolaridade e exclui completamente aqueles que não sabem ler e escrever (ou com dificuldades), pouco familiarizados com as plataformas e que portanto, não possuem as disposições necessárias para operar com relativo êxito os aplicativos.

De maneira coerente, com a faixa etária dos respondentes do nosso estudo, 100% dos participantes tiveram outros empregos antes destes. As informações produzidas pelo questionário permitem comparar o trabalho atual com o tipo de trabalhos anteriores declarados. Observando-se os tipos de trabalhos anteriores, vemos sua relação tanto com a

escolaridade, como com a faixa etária. Parte deles declarou ter exercido profissões que exigem diplomas de nível superior ou de nível técnico. Eles declararam trabalhar como jornalista, professor de ciências e repórter cinematográfico. Dentre aqueles que possuem menor escolaridade, declararam ocupações anteriores que não requerem uma formação específica, como frentista, secretária e auxiliar de cozinha. De acordo com este estudo, a migração desses trabalhadores para os aplicativos ocorreu pelos seguintes fatores: demissões, em função da pandemia ou não, má remuneração e desvalorização do empregado nos serviços que prestavam. Há, ainda, aqueles que continuam conciliando o trabalho pelo aplicativo com outros tipos de atividades econômicas. Uma resposta aberta ao nosso questionário, ilustra bem as situações que provocam a migração

*“Em primeiro, porque queria algo melhor, mais valorizado. Melhor remunerado, com autonomia sobre meu horário, para eu poder me organizar de forma que tivesse tempo para estudar, sem prejudicar meus ganhos mínimos necessários”*

No questionamento sobre quais aplicativos eram mais utilizados pelos participantes abria a possibilidade escolher mais de uma resposta, uma vez que eles podem migrar de aplicativo durante o dia de acordo com o fluxo de clientes possibilitando uma maior rentabilidade, como afirma um dos entrevistados abaixo. A empresa mais utilizada pelos motoristas de transporte foi liderada pela *Uber* com 68,2% seguido pela 99 com 54,5% (gráfico 2). Já os aplicativos de *foodtech* (*startups* de tecnologia em alimentação), mais recentes, foram um pouco menos representados entre os nossos respondentes. O baixo número de respondentes de aplicativos de entregas de refeições como o *Ifood* e o *Rappi* está relacionado tanto à indisponibilidade de tempo e à impossibilidade de realizar uma pesquisa de campo baseada em observações e entrevistas, como estava previsto inicialmente entre março e junho de 2020 quando conduzimos este estudo na disciplina de Resolução de Problemas e com estudantes de primeiro ano de gestão de políticas públicas, gestão ambiental, lazer e turismo e sistemas de informação

No questionamento sobre quais aplicativos eram mais utilizados pelos participantes abria a possibilidade escolher mais de uma resposta, uma vez que eles podem migrar de aplicativo durante o dia de acordo com o fluxo de clientes possibilitando uma maior rentabilidade, como afirma um dos entrevistados abaixo. A empresa mais utilizada pelos motoristas de transporte foi liderada pela *Uber* com 68,2% seguido pela 99 com 54,5% (gráfico 2). Já os aplicativos de *foodtech* (*startups* de tecnologia em alimentação), mais recentes, foram um pouco menos representados entre os nossos respondentes. O baixo número de respondentes de aplicativos de entregas de refeições como o *Ifood* e o *Rappi* está relacionado tanto à indisponibilidade de tempo e à impossibilidade de realizar uma pesquisa de campo baseada em observações e entrevistas, como estava previsto inicialmente entre março e junho de 2020 quando conduzimos este estudo na disciplina de Resolução de Problemas e com estudantes de primeiro ano de gestão de políticas públicas, gestão ambiental, lazer e turismo e sistemas de informação

**Gráfico 7. Empresas que os respondentes prestam serviço.**



**Fonte:** Elaboração dos Autores, 2021.

Nosso estudo revela que 68,4% dos participantes utilizam majoritariamente o aplicativo da *Uber* na maior parte do tempo quando se fala em transporte. Já nos aplicativos de entrega a *Rappi* aparece com 10,5% como o mais utilizado. A maior parte dos entrevistados revelou já ter migrado de aplicativo, ou seja, deixou de utilizar um dos aplicativos em função da rentabilidade, segurança e benefícios e passou a utilizar outro. A maior parte dos participantes declarou que ganha entre um e dois salários mínimos para longas jornadas de trabalho. Há quem tenha declarado receber entre 300 e 700 reais. Em parte essa diferença se explica porque os aplicativos de transporte, como a *Uber*, rendiam mais do que aqueles de entregas (como a *Rappi*). Todos os participantes declararam depender da renda gerada por este trabalho para se manter.

Contudo, de um modo geral, 72,7% deles declararam não estar satisfeitos com o trabalho em aplicativos. Os principais motivos apontados são os ganhos insuficientes, a cobrança de tarifas abusivas, o esforço físico exigido pelas longas jornadas, a falta de segurança e de estabilidade. Talvez por isso, este trabalho é percebido como temporário, até que possam concluir sua formação, lembrando que 46% dos nossos respondentes não concluíram o ensino superior.

*“É só um trabalho temporário, enquanto busco minha formação. O trabalho por aplicativo, também é mal remunerado, considerando o esforço e a quantidade de horas trabalhadas. Também é sem perspectiva de crescimento.”*

Os que se declaram satisfeitos, 27,3%, justificam sua escolha por gostarem da profissão, por apreciarem a condição de “autônomos” e pela flexibilidade de horário. Como nos contou um dos nossos entrevistados, *“É melhor do que eu fazia, sou meu chefe”*. A percepção sobre o trabalho atual depende sempre da trajetória ocupacional, do que se fazia antes. Empregos anteriores ainda piores do que os atuais tendem a torná-los percebidos como um mal menor. Os valores do capitalismo neoliberal atual como o empreendedorismo, a flexibilidade, a

liberdade, a não submissão a um patrão, são valores que impregnam a visão sobre o trabalho nas plataformas digitais atuais.

Outro traço característico por esta “nova forma de trabalho” das plataformas digitais são as elevadas jornadas de trabalho diário, tanto antes, como depois do início da pandemia de 2020. No período pré-pandemia destacou-se o alto número de respondentes que exerciam a atividade em aplicativos por mais de oito horas diárias, correspondendo a 65% dos respondentes. Um entrevistado declarou exercer uma carga horária diária de 20 horas em 2020.

A observação da carga-horária durante a pandemia nos mostra uma distribuição com menos observações de cargas horárias de mais de 12 horas e um aumento da porção de trabalhadores que interromperam as atividades, os quais eram inexistentes antes da pandemia e agora são 41% respondentes.

**Gráfico 8. Horas trabalhadas durante o período da pandemia.**



Fonte: Elaboração dos autores, 2020.

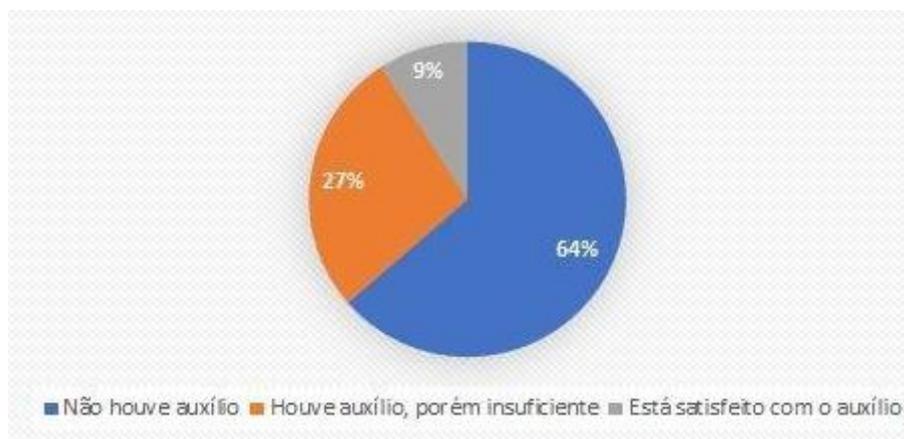
Outro problema que emergiu da análise do material produzido foi o custo mensal de manutenção dos veículos com os quais trabalham. As respostas mostram que 47% dos entrevistados gastam entre R\$100,00 e R\$800,00 e os outros 53% gastam entre R\$1.200,00 e R\$3.500,00. No que se refere às situações de risco vividas pelos entrevistados durante o trabalho em aplicativo, 52,6% já esteve e 47,4% não. Dentre aqueles(as) que já estiveram em situações de risco durante o trabalho, 63,6% declararam não ter havido nenhum tipo de auxílio do aplicativo, 27,3% tiveram um auxílio insuficiente e 9,1% estão satisfeitos com o auxílio prestado. Em relação aos comentários dos entrevistados quando perguntados sobre quais providências tomadas pelos aplicativos, predominou o silêncio. Apenas quatro participantes responderam a esta questão aberta a este respeito. Dois deles não viram nenhuma ação do aplicativo mediante o registro da queixa, enquanto que os outros dois receberam um amparo inicial, no entanto ficaram sem resposta para conclusão do caso.

“Nenhuma...”

“Só disseram que iam apurar”

“Foi suspeita de fraude o suporte deu auxílio rápido e cancelou o pedido”

### Gráfico 9. Houve auxílio das empresas de aplicativo?



Fonte: Elaboração dos autores, 2020

Quando interrogados quanto às chances de recomendar o trabalho em aplicativos para familiares e amigos mostram que a minoria dos entrevistados (4,5%) consideram muito provável recomendá-lo, 63,6% consideram provável e 31,8% consideram improvável. Dentre as 14 respostas abertas relacionadas a justificativa de recomendar ou não o trabalho em aplicativos para algum familiar ou amigo. Alguns entrevistados responderam que não recomendariam por serem baixos ganhos e pelas más condições de trabalho.

*“Não vale a pena. Não paga as contas. Muito risco. Muitas horas trabalhadas e pouco ganho.”*

*“Está ficando pouco rentável”*

*“E Desumano”*

*“Ganhos baixos” “Tarifas abusivas”*

Contudo, outros respondentes declararam que recomendariam o trabalho com aplicativo por considerá-lo melhor do que o desemprego.

*“Melhor trabalhar do que ficar sem trabalho.”*

*“Se a pessoa estiver precisando de dinheiro...”*

*“Apesar de render pouco, é melhor do que passar fome.”*

*“Não é um bom trabalho, mas é a alternativa deste momento.”*

Há também casos onde os entrevistados recomendam o trabalho em aplicativos por não exigir muita burocracia e por o considerarem “um bom serviço”.

*“É fácil de trabalhar, sem burocracia, só precisa de carro.”*

*“É um bom trabalho.”*

Além disso, de acordo com os dados produzidos em nosso estudo, 36,4% dos entrevistados (8 pessoas) afirmaram possuir outros membros da família que trabalham em aplicativos de transporte ou entrega. O fato de que este tipo de trabalho é recente e exige maiores níveis de escolaridade, não é comum vermos o trabalho ao longo de muitas gerações da mesma família. Das oito pessoas que responderam sim a terem familiares nas plataformas digitais, 6 delas mencionaram o grau de parentesco: “Pai”, “Irmã”, “Sobrinha neta”, “Primo”, “Marido”, “Cunhado”.

Quando perguntados acerca da ocupação de seus pais, os entrevistados apresentaram uma grande variação nas respostas. Entretanto, houve destaque para a ocupação de motorista, compondo uma parcela de 46% das respostas, apontando para uma familiarização e disposição maior para este tipo de ocupação. Sobre a ocupação de suas mães, assim como a ocupação dos pais, houve uma grande diversidade de respostas. Ainda assim, podemos elencar que uma porção significativa das mães dos respondentes, 56% eram “donas de casa”, em menor número professoras, motorista, entre outras ocupações mencionadas, de cozinheira a “terapeuta”.

Os entrevistados foram questionados se gostariam que seus filhos tivessem o mesmo trabalho desempenhado por eles. As respostas demonstram uma enorme reprovação nesse sentido, apenas 9,1% dos entrevistados (2 de 22 respostas) responderam positivamente. A partir dos dados obtidos desta pergunta complementados aos dados da pergunta sobre a intenção de mudar de área, podemos inferir que para a maior parte dos motoristas esse tipo de trabalho é encarado como uma ocupação temporária.

No questionário foram incluídas perguntas a respeito da pandemia da COVID-19 para os entrevistados. Estas perguntas faziam menção à posição dos respondentes frente ao isolamento social decretado na maior parte do país, tempo de atividade nos *apps* antes da pandemia e o número de horas trabalhadas durante a pandemia. Quando questionados sobre o posicionamento acerca do isolamento social, os entrevistados apresentaram em sua maioria um posicionamento favorável, 89% dos motoristas ouvidos responderam que concordavam com a adoção do isolamento social, dois dos 19 respondentes posicionaram-se contrários ao isolamento social e um dos respondentes se absteve.

## Para Concluir

---

Observando os fatos apresentados nesta pesquisa acerca das relações de trabalho ao longo da história e, atualmente no desenvolvimento tecnológico e digital por meio dos aplicativos de prestação de serviços fica claro que as relações trabalhistas instaladas na era capitalista acabaram por degradar tais relações. A precarização estrutural do trabalho ocorre em função da flexibilização não apenas das formas de se executar o trabalho, mas também da flexibilização dos direitos trabalhistas que permitem ampliar os mecanismos de exploração e precarização do trabalho. Quando falamos dos trabalhadores que prestam serviços de entrega por aplicativos podemos observar o mesmo cenário. A falta de vínculo com a empresa faz com que os

trabalhadores não tenham direitos trabalhistas como registro em carteira de trabalho, descanso semanal remunerado, pagamento de salário fixo, férias, FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço), 13º salário, seguro de vida, pagamento de horas extras, etc, garantidos por lei. A falta de garantias é expressada em relação à carga horária excessiva, chegando a quase 20h diárias em alguns casos, ao baixo salário, as altas taxas pagas pelos motoristas às *startups*, a vulnerabilidade no trabalho e a falsa impressão de serem os donos do capital.

O crescente aumento do desemprego agravado em decorrência da pandemia de coronavírus e a crise econômica, fez com que apenas 49,5% das pessoas com idade para trabalhar estavam ocupadas no trimestre encerrado em maio, ou seja, mais da metade dos brasileiros que compõem a população economicamente ativa estão sem ocupação (PNAD, IBGE, 2020). A partir desse cenário os trabalhadores buscam outras alternativas para obter renda. Com o surgimento dos aplicativos de transporte e entrega nos últimos anos a busca por este tipo de trabalho tem sido uma alternativa viável, por proporcionar a ideia de empreendedorismo e de autonomia, onde este trabalhador tem a possibilidade de escolher o horário de trabalho e por não possuir um processo burocrático para a realização do cadastro na plataforma.

O aumento de cadastros de trabalhadores nos aplicativos, fez com que o número de corridas por motorista diminuísse e a taxa por entrega também, logo o valor obtido mensalmente por eles teve uma queda significativa. Como consequência da diminuição dos salários, os motoristas tiveram que aumentar sua carga horária e o número de dias trabalhados. E além disso, houve relatos de que a taxa paga dos motoristas para as *startups* também aumentaram nesse período de pandemia. Esses fatores somados à falta de suporte por parte dessas empresas, principalmente no período atípico de crise sanitária, fizeram com que esses trabalhadores fossem às ruas pedir por melhorias para a categoria.

A manifestação organizada pelos entregadores no dia primeiro de julho de 2020 nos revela a importância de alguns aspectos que esta pesquisa buscou abordar, apontando para a importância de mais pesquisas sobre esta categoria de trabalhadores, cada vez mais necessária nas economias digitais. O caso dos trabalhadores de aplicativos possibilita identificar trabalhadores escolarizados, mas que, contudo, dependem deste trabalho precário como forma de escapar ao desemprego e como transição até poderem retomar suas formações e quem sabe encontrar um trabalho melhor. Do outro lado, os donos dessas empresas obtêm lucros exorbitantes, pagam pouco ou nenhum imposto e transferem todo o risco do trabalho para os motoristas de aplicativos.

## Referências Bibliográficas

---

- Castel, Robert. (1998). *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Petrópolis: Vozes.
- Costa, Márcia da Silva. Trabalho informal: um problema estrutural básico no entendimento das desigualdades na sociedade brasileira. *Cad. CRH*, 23(58). 171-190. Acessado em 22 de Abril de 2020, de: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S010349792010000100011&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010349792010000100011&lng=en&nrm=iso)
- Duarte, Rosália. (2001). Pesquisa qualitativa: reflexões sobre trabalho de campo. *Cadernos de Pesquisa*, 115. 139-154.
- Druck, Graça., & Franco, Tânia. (Org.). (2007). *A perda da razão social do trabalho: terceirização e precarização*. São Paulo: Boitempo.
- Marconi, Marina de A., & Lakatos, Eva Maria. (2003). *Fundamentos de Metodologia Científica*. 5ª ed. (pp. 86-91). São Paulo: Atlas.
- Martins, Sérgio P. (2000). Breve histórico a respeito do trabalho. *Revista da Faculdade de Direito*, 95. 167-176.
- Mattoso, Jorge. (2000). *Tecnologia e emprego: uma relação conflituosa. São Paulo em Perspectiva*, 14(3). 115-123.
- Oliveira, B. B. de. (2019). A Demão Invisível do Mercado: desregulamentação do mundo do trabalho, políticas de austeridade e ativismo jurídico. *Revista Gestão & Políticas Públicas*, 9(1), 16-31. Acessado em 22 de maio de 2021, de: <https://doi.org/10.11606/issn.2237-1095.v9p16-31>
- Perosa, Graziela Serroni., & Silva, Alessandro Soares da. (2021). Educación superior privada: las paradojas de la expansión educativa brasileña. *Propuesta Educativa*, 55. 15-33.
- Piketty, Thomas. *Capital et idéologie*. Paris: Seuil, p.1197, 2019.
- Silva, Alessandro. (2018). A Ação Pública: um outro olhar sobre Estado, Sociedade e Políticas Públicas. *Revista Gestão & Políticas Públicas*, 8(1), 194-204. Acessado em 17 de Abril de 2020, de: <https://doi.org/10.11606/issn.2237-1095.v8p194-204>
- Silva, Viviane Nascimento., Santos, Gilmar Ribeiro dos., & Durães, Sarah Jane Alves. (2017). Trabalho: dimensões, significados e ampliação do conceito. *Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação*, S. 1. 739-754. Acessado em 17 de Abril de 2020, de: <https://periodicos.fclar.unesp.br/iberoamericana/article/view/8356/6563>

Recebido em 02/02/2021.

Revisado em 21/07/2021.

Aceito 14/09/2021.