

Título do capítulo	CAPÍTULO 13 – O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS E A PANDEMIA DA COVID-19: ANÁLISE DOS DADOS DA PNAD COVID-19/IBGE
Autores(as)	Raphael Santos Lapa
DOI	http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-042-4/capitulo13

Título do livro	IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NO MERCADO DE TRABALHO E NA DISTRIBUIÇÃO DE RENDA NO BRASIL
Organizador(es)	Sandro Pereira Silva Carlos Henrique Corseuil Joana Simões Costa
Volume	-
Série	-
Cidade	Brasília
Editora	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)
Ano	2022
Edição	-
ISBN	978-65-5635-042-4
DOI	http://dx.doi.org/10.38116/978-65-5635-042-4

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2022

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS E A PANDEMIA DA COVID-19: ANÁLISE DOS DADOS DA PNAD COVID-19/IBGE^{1,2}

Raphael Santos Lapa³

1 INTRODUÇÃO

A intermediação de trabalhadores por plataformas digitais apresenta-se como um fenômeno investigado em diversas dimensões por múltiplas aproximações teóricas. Isso ocorre por intermédio de algumas circunstâncias como: visualização mais geral do que se chama capitalismo de plataforma (Srnicek, 2017); relato de suas formas de resistência às condições de uma *gig economy* (Cant, 2020); análise mais detida do contexto brasileiro durante a pandemia da Covid-19 (Abílio *et al.*, 2020; Manzano e Krein, 2020; Accarini, 2020); ou investigação acerca da relação entre as justificativas das plataformas e a realidade dos trabalhadores (Filgueiras e Antunes, 2020).

A multiplicidade de aproximações não exclui ainda outras possibilidades como: a construção de aspectos referentes à identificação de uma categoria; suas distintas formas de organização; a questão de saúde; as construções de subjetividades específicas; e as questões jurídicas envolvidas, entre outros elementos que colocam esse conjunto de trabalhadores em um complexo movimento relacional.

Essas distintas abordagens ocorrem em um contexto de busca por uma padronização de produção global, no qual as condições materiais, em especial a geografia local, impõem-se de maneira mais dura que em outros trabalhos por plataforma. No contexto em questão, trabalhadores de entrega e de transporte estão em uma relação direta com o local em que vivem e se deslocam para trabalhar. Isso indica que a realidade local impõe-se não somente na realidade das ruas, das estradas e dos restaurantes, mas também na dimensão a qual a rede de serviços está

1. Originalmente publicado como: Lapa, R. S. O trabalho em plataformas digitais e a pandemia de covid-19: análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE. *Mercado de Trabalho: conjuntura e análise*, ano 27, n. 71, p. 41-57, abr. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3HmTIs>>.

2. Estudo desenvolvido no âmbito coletivo de pesquisa *O mundo do trabalho na era digital*: plataformas digitais, vinculado à Universidade de Brasília (UnB), sob a coordenação do professor doutor Ricardo Festi. O texto é resultado da apresentação de dois relatórios mais detalhados (Lapa, 2021a; 2021b).

3. Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGSOL) da UnB. E-mail: <raphaelsantoslapa@gmail.com>.

vinculada, ou seja, nas oscilações econômicas as quais regiões e países, especialmente os de capitalismo dependente, estão submetidos.

Com isso em mente, não se pode contornar a realidade de que mudanças estruturais em nível global, causadas pela pandemia de covid-19 em 2020, trouxeram efeitos, consequências e alterações à dimensão do trabalho que se somam e acentuam às colocadas anteriormente.

O trabalho sob demanda gera por consequência o trabalhador *just-in-time* (Abílio, 2020), ou seja, o indivíduo autogerenciado sempre à disposição das plataformas e remunerado exclusivamente pelo tempo dispendido na execução de uma tarefa específica. Esse conceito se apresenta como relevante não somente sob o âmbito das implicações de mediação do trabalho, mas também no campo da metodologia que se apresenta em pesquisas em que se pergunta “Quanto tempo você trabalha por dia?”. Existe uma possível discrepância entre o tempo em que o trabalhador fica disponível e o tempo em que houve uma contagem de trabalho por parte do aplicativo. Ou seja, há uma construção da seguinte percepção: as horas em que o trabalhador aguarda a sua próxima entrega são horas em que ele não estaria trabalhando.

Nesse sentido, o conceito de uberização, enquanto processo que oculta as relações de exploração do trabalho por intermédio de uma ampliação constante da individualização e da invisibilização, pode-se comprovar pela constante algoritmização do controle do trabalho (Antunes, 2020, p. 11). Ora, se esse controle opaco nega ao trabalhador o acesso ao bem comum mais relevante, o algoritmo não se tem somente uma ampliação de sua exploração, mas também uma alteração do próprio entendimento do trabalhador para com sua visão de jornada de trabalho, rendimento, entre outras condições (Festi, 2020, p. 157).

Este texto se insere nesse conjunto de indeterminações das relações de trabalho, ou seja, a apresentação de variáveis mais clássicas deve sofrer algum nível de criticidade diante das relações fechadas intermediadas por uma suposta neutralidade algorítmica.

2 QUESTÕES METODOLÓGICAS

No contexto brasileiro, a análise quantitativa de cenário pode ser realizada por intermédio da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Covid-19, pesquisa especialmente criada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) com foco nas áreas de saúde e trabalho.⁴

4. Disponível em: <<https://is.gd/2b5m02>>.

A pesquisa foi realizada com periodicidade mensal de maio a novembro de 2020 com metodologia própria,⁵ mas com indicadores que podem ser relacionados à pesquisa trimestral de mesmo nome: PNAD Contínua. Atualmente, encontra-se finalizada,⁶ o que nos permite um panorama fixo a partir dos dados coletados pelos sete meses daquele ano.

A produção de dados exposta ao longo do texto foi realizada a partir da base de dados da PNAD Covid-19, utilizando-se para tratamento de dados o *software R*.⁷ Nesse contexto, entregadores de aplicativo podem ser encontrados em duas categorias presentes na PNAD Covid-19: *motoboy* e *entregador de mercadorias (de restaurante, farmácia, loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.)*. Entende-se que a exclusividade da segunda categoria pode não abarcar todos os profissionais dessa área, por isso a escolha pela junção das duas.

Motoristas de aplicativo, por sua vez, podem ser encontrados na categoria *motorista (de aplicativo, de táxi, de van, de mototáxi, de ônibus)*. Sendo assim, tem-se de partida a dificuldade de realizar uma marcação específica para motoristas de aplicativos, o que causa um obstáculo maior do que o que se apresenta para os entregadores, pois o marcador *sem carteira assinada* pode ser aplicável também a motoristas de táxi, de van e de mototáxi.

Destaca-se que toda tentativa de entender o quantitativo de profissionais que são intermediados por aplicativos passa pela estimativa aproximada, visto que os aplicativos não disponibilizam esses dados. Desse modo, a pergunta que define o plano amostral dessa pesquisa está formulada pelo IBGE da seguinte maneira: “Que tipo de trabalho, cargo ou função você realiza no seu trabalho (único ou principal)?”. Deve-se fazer uma ressalva metodológica relevante quando se analisam os dados, já que a pergunta não apresenta distinção entre trabalho principal, secundário ou mais de dois trabalhos, tal qual realizado na PNAD Contínua. O questionamento quanto às horas trabalhadas e à renda, por sua vez, diz respeito a todos os trabalhos.

Ainda nesse sentido, é importante ressaltar que não é possível saber quantos trabalhadores que estão no primeiro recorte estão trabalhando efetivamente para plataformas digitais. De tal forma, selecionamos da amostra apenas os trabalhadores dessas categorias que tenham respondido *não*, ou não responderam, ao questionamento de possuir carteira assinada.

5. A entrevista da PNAD Covid-19 foi realizada por telefone em 48 mil domicílios por semana, totalizando 193 mil domicílios/mês. Além disso, a amostra é fixa, ao contrário da PNAD Contínua, o que significa que os mesmos domicílios escolhidos em maio serão aqueles entrevistados ao fim, em novembro. Foram pesquisados 3.364 municípios de todas as Unidades da Federação (UFs). Para mais informações, acessar: <<https://bit.ly/3tHYB44>>; e <<https://bit.ly/3q4D4QW>>. O questionário, por sua vez, pode ser encontrado em: <<https://bit.ly/3a16S52>>.

6. Mais detalhes em: <<https://is.gd/cwyGzc>>.

7. Os códigos encontram-se disponíveis em Lapa (2021a; 2021b).

Deve-se destacar que a exclusão de trabalhadores que responderam positivamente à questão da carteira assinada não acarreta na ausência de acúmulo do trabalho formal com a utilização de aplicativos como complemento de renda. Entretanto, a pesquisa não permite essa observação. Além disso, a renda é um fator que poderia ficar discrepante caso as duas categorias se apresentassem da mesma maneira.

Por fim, aponta-se que os números para análise da conjuntura foram colocados com os erros-padrão, o que indica a leitura dos dados com bastante cuidado especialmente quando as desagregações se ampliam.

3 ANÁLISE DOS DADOS

3.1 Quantitativo

A análise primária diz respeito ao quantitativo absoluto de trabalhadores que trabalham com entregas (gráfico 1) e com transporte por aplicativos (gráfico 2). São dois perfis distintos, mas que estarão em análise comparativa, tendo em vista a natureza de intermediação a qual estão vinculados. Nesse sentido, será possível observar certas semelhanças e o impacto inverso ao qual essa exemplificação de trabalho digital foi submetido durante a pandemia.

Em agosto de 2020, a Uber divulgou a marca de 5 milhões de entregadores/motoristas no mundo, sendo que 1 milhão destes se encontrava no Brasil (Equipe Uber, 2020). Ou seja, o mercado brasileiro representaria 20% de todos os trabalhadores vinculados ao aplicativo, sendo que a empresa se encontra presente em 69 países. Como ressaltado anteriormente, a pesquisa em questão não é censitária, tampouco a Uber representa todo o mercado de entrega ou transporte por aplicativos no Brasil.

O vice-presidente financeiro do iFood, por sua vez, informou, em abril de 2020, que a empresa havia recebido “175 mil inscrições de candidatos interessados em atuar como entregadores da plataforma ante 85 mil em fevereiro” (Mello, 2020). Atualmente, ainda conforme Mello (2020), o iFood conta com 140 mil entregadores cadastrados, além de outros 200 mil terceirizados que atendem diretamente a restaurantes.

Esses números dão o indicativo de proximidade com a realidade que se encontra na pesquisa realizada pelo IBGE. Em novembro de 2020, o quantitativo de entregadores foi de aproximadamente⁸ 678.527 trabalhadores, com um crescimento de 8,2% de maio a novembro. Os motoristas, em contrapartida,

8. É importante observar que há sempre um erro-padrão associado ao número absoluto, conforme é possível retirar a partir dos códigos disponibilizados anteriormente.

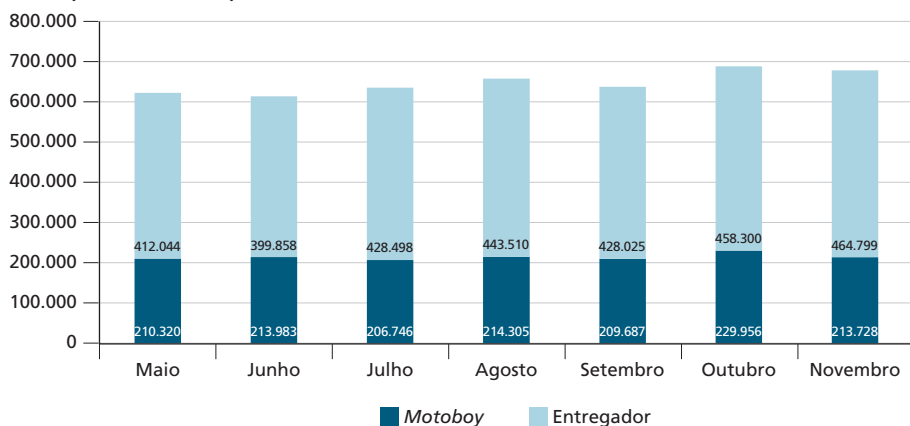
são, aproximadamente, 1.271.219 com decréscimo de cerca de 6%. Importante ressaltar que o início das tentativas de políticas de confinamento ocorreu em março de 2020.

Em termos comparativos, pode-se dizer que os trabalhadores de entrega e transporte por aplicativos representam 6% daqueles que estão sob a categoria *conta própria* somado à categoria *empregado do setor privado sem carteira*, resultando 32,3 milhões de trabalhadores.

Ao longo deste texto, por diversas vezes, a realidade regional é colocada como elemento central na análise de determinadas categorias e dimensões. Nesse sentido, destaca-se a desigual distribuição, em números absolutos aproximados, das duas categorias pelos estados. A região Sudeste, com exceção de Espírito Santo, agrega 48,70% dos entregadores, enquanto para motoristas esse percentual é de 40,68%. Isso significa que uma média nacional, tanto da renda quanto das horas trabalhadas, deve ser sempre lida com essa ressalva no horizonte.

GRÁFICO 1

Quantidade de entregadores: *motoboys* e entregadores sem carteira assinada – Brasil (maio-nov. 2020)



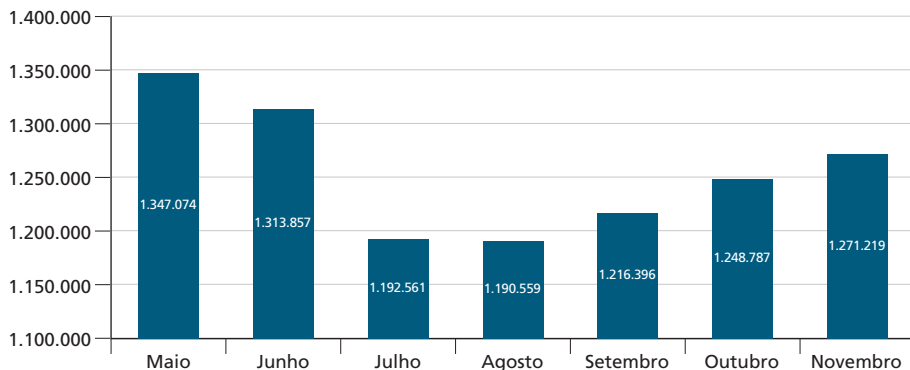
Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: Com 6.564 observações em nível nacional.

GRÁFICO 2

Quantidade de motoristas sem carteira assinada – Brasil (maio-nov. 2020)



Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: Com 9.840 observações em nível nacional.

3.2 Atributos pessoais

Com relação ao conjunto de variáveis que dizem respeito aos atributos pessoais, têm-se as dimensões de gênero, raça/cor, idade e escolaridade.

Quanto à classificação de raça/cor, optou-se por manter a distribuição dos dados da maneira que o IBGE realiza a classificação. Entretanto, considerando os estudos e as metodologias mais recentes (Petruccelli e Saboia, 2013), podem-se aglutinar os dados para negros a partir da soma de pretos e pardos. Nesse sentido, percebe-se que o maior grupo racial entre os entregadores é o de negros com uma representação de 59,2%, enquanto brancos representam quase 40,0%. Interessante observar que o recorte racial para motoristas se apresenta em uma proporção de quase igual semelhança, na qual se tem 60,0% negros e 38,5% brancos.

Quanto à análise de gênero, percebe-se, também, a homogeneidade na proporção entre homens e mulheres para ambas as categorias, sendo de 94,94% para homens e 5,06% para mulheres, na categoria *entregadores*; e 95,15% para homens e 4,85% para mulheres, na categoria *motoristas*.

A observação sob o critério da escolaridade nos traz uma realidade semelhante à observada anteriormente. A tabela 1 está ordenada pelo maior percentual, no qual se percebe que a maioria dos trabalhadores de ambas as categorias tem o ensino médio completo, seguido pelo fundamental incompleto e médio incompleto.

Indica-se, nesse sentido, a ausência de uma correlação entre maior ou menor escolaridade vinculada a qualquer uma das duas categorias. Criou-se uma certa percepção de que pessoas com maior escolaridade estão mais concentradas no

trabalho de transporte por aplicativos. Em que pese a relação entre entregadores e motoristas ser quase o dobro para os últimos, não se percebe uma grande distinção na grande maioria dos trabalhadores.

TABELA 1
Entregadores por escolaridade (2020)

Escolaridade	Entregadores			Motoristas		
	Quantidade	(%)	Erro-padrão	Quantidade	(%)	Erro-padrão
Médio completo	326.070	48,06	20.729	583.834	45,93	24.638
Fundamental incompleto	114.667	16,90	10.977	237.771	18,70	14.902
Médio incompleto	98.915	14,58	10.211	123.268	9,70	11.054
Fundamental completo	55.769	8,22	9.352	109.302	8,60	11.578
Superior incompleto	54.189	7,99	7.412	106.095	8,35	11.511
Superior completo	21.952	3,24	4.635	88.896	6,99	9.021
Sem instrução	6.321	0,93	2.160	14.282	1,12	2.835
Pós-graduação, mestrado ou doutorado	642	0,09	470	7.771	0,61	2.504

Fonte: PNAD Covid-19.
Elaboração do autor.

Outro atributo pessoal observado diz respeito à idade dos trabalhadores. Nesse contexto, é importante destacar que não foi utilizada a mesma faixa de idade estabelecida na pesquisa do IBGE. Isso se justifica pela observação, em um gráfico de densidade, de que a melhor distribuição seria por decênios, visto que faixas mais amplas poderiam “esconder” a melhor distribuição dos dados.

Aqui se percebe uma distinção pertinente, dado que a concentração de entregadores na faixa de 20 a 29 anos é de cerca de 38%, enquanto para motoristas a distribuição se mantém uniforme na faixa de 30 a 39 anos e de 40 a 49 anos, com percentuais na faixa dos 27%. Uma potencial explicação para isso reside na maior dificuldade em adquirir ou alugar um carro para que se possa trabalhar como motorista, ao contrário da menor barreira de entrada no mercado para entregadores que, a princípio, precisam de meios de transporte mais baratos.

TABELA 2
Entregadores por idade (2020)

Faixa etária	Entregadores			Motoristas		
	Quantidade	(%)	Erro-padrão	Quantidade	(%)	Erro-padrão
De 14 a 19 anos	51.742	7,63	769	7.155	0,56	2.659
De 20 a 29 anos	257.741	37,99	1.752	229.966	18,09	16.462
De 30 a 39 anos	194.100	28,61	1.635	354.673	27,90	18.805

(Continua)

(Continuação)

Faixa etária	Entregadores			Motoristas		
	Quantidade	(%)	Erro-padrão	Quantidade	(%)	Erro-padrão
De 40 a 49 anos	103.302	15,22	1.036	339.537	26,71	17.622
De 50 a 59 anos	43.858	6,46	603	214.995	16,91	14.403
De 60 anos ou mais	27.783	4,09	558	124.893	9,82	11.049

Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

As demais intersecções entre raça e escolaridade e entre raça e idade estão disponíveis nos relatórios detalhados anteriormente mencionados.

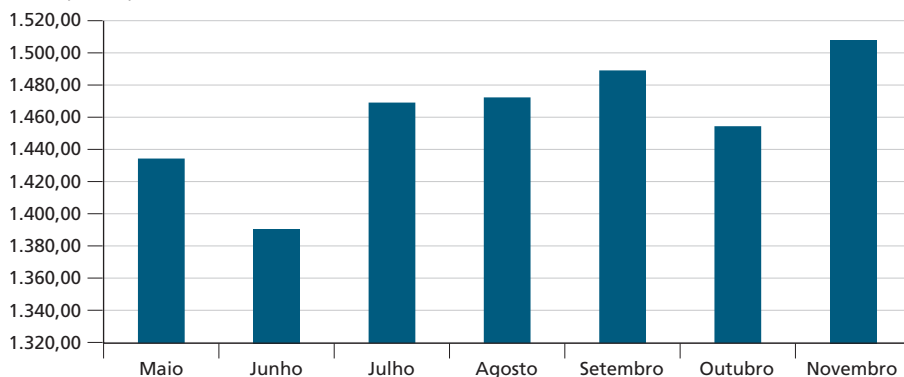
3.3 Rendimento

Sob o ponto de vista do rendimento, a média nacional se distancia entre as duas categorias. No entanto, a distância não é tão grande como se tem no imaginário geral. Conforme é possível observar no gráfico 3, para entregadores, a maior renda média ocorreu em novembro com R\$ 1.508,02, com pouca variação média ao longo dos meses. Os motoristas, em contrapartida, tiveram sua maior renda média nacional em julho com R\$ 1.888,95 (gráfico 4). Motoristas, como se supunha devido à queda na demanda, tiveram uma variação negativa ao longo dos meses, em oposição à categoria dos entregadores.

GRÁFICO 3

Renda média de entregadores – Brasil (maio-nov. 2020)

(Em R\$)

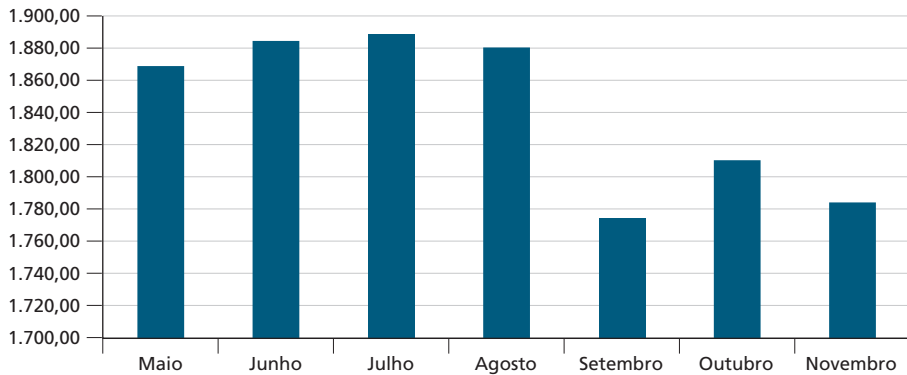


Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: Valores deflacionados em novembro de 2020 pelo índice de preços ao consumidor (INPC).

GRÁFICO 4
Renda média de motoristas – Brasil (maio-nov. 2020)
 (Em R\$)



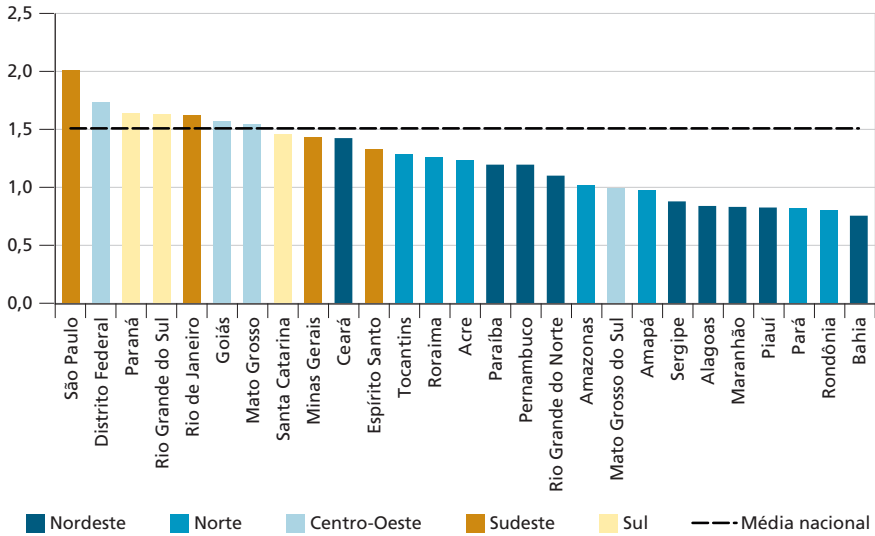
Fonte: PNAD Covid-19.
 Elaboração do autor.
 Obs.: Valores deflacionados em novembro de 2020 pelo INPC.

Não obstante, analisar uma realidade geográfica tão discrepante como a do Brasil permite que observemos o quanto a média nacional esconde determinados fenômenos sociais. Nesse sentido, realizou-se uma desagregação de renda por UF para verificar a situação de forma mais regionalizada. Assim, de acordo com os gráficos 5 e 6, há uma disparidade expressiva entre as UFs.

Quanto aos entregadores, considerada a média nacional, vinte UFs encontram-se abaixo da média nacional. Destaca-se que todos os estados das regiões Norte e Nordeste encontram-se abaixo da média. A Bahia, em última posição, tem uma média de rendimento (R\$ 754,07) quase três vezes menor que a do estado de São Paulo, que se encontra em primeiro lugar (R\$ 2.004,56).

A categoria de motoristas tem situação semelhante quanto aos estados do Norte e do Nordeste, ou seja, todos aparecem abaixo da média nacional. Observa-se, ainda, que não há nenhuma UF das regiões Sul, Sudeste ou Centro-Oeste abaixo da média nacional. A disparidade entre o rendimento não se observa de maneira tão acentuada quanto nos entregadores, visto que o Rio Grande do Norte, em última posição, tem uma média de rendimento (R\$ 1.013,52) pouco mais que duas vezes menor que a do Distrito Federal, em primeiro lugar e com renda média de R\$ 2.393,07.

GRÁFICO 5
Renda média de entregadores por UF (nov. 2020)
 (Em R\$ 1 mil)

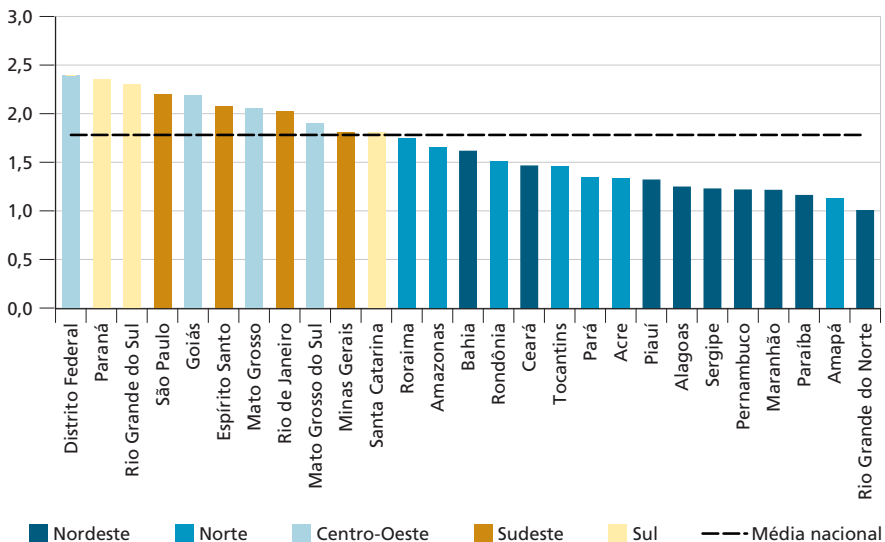


Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: Valores deflacionados em novembro de 2020 pelo INPC.

GRÁFICO 6
Renda média de motoristas por UF (nov. 2020)
 (Em R\$ 1 mil)



Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: Valores deflacionados em novembro de 2020 pelo INPC.

3.4 Jornada de trabalho

A quantidade de horas trabalhadas, por seu turno, tem uma observação metodológica relevante, uma vez que há uma acentuada distinção entre horas *efetivamente* trabalhadas e horas *habitualmente* trabalhadas. Isso significa que muitas observações acerca de horas efetivamente trabalhadas termina por baixar a média geral de horas, dado que se tem registros de trabalho abaixo das dez horas semanais.

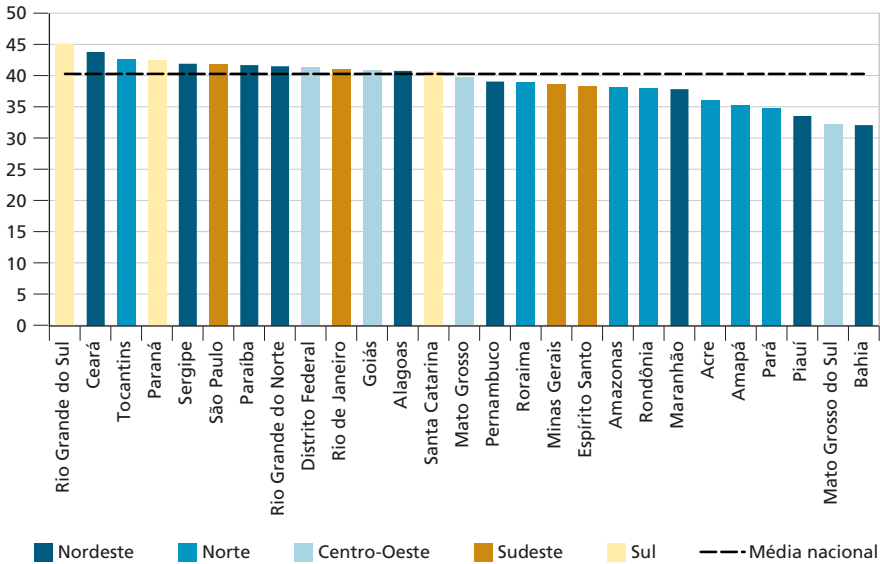
Neste texto, a categoria de horas escolhida é a de *horas habitualmente trabalhadas*. Em trabalhos longitudinais mais longos, seria interessante o uso de horas efetivamente trabalhadas, considerado um longo período histórico, como o da PNAD trimestral. Entretanto, tendo em vista a proximidade temporal da coleta de dados, assim como a volatilidade da natureza do trabalho, optou-se por fazer o recorte mais detalhado a partir de horas habitualmente trabalhadas. Além disso, como destacado no início do texto, uma característica central dessa categoria de trabalhadores em plataformas reside na própria definição de horas trabalhadas, tendo em vista que a noção de um trabalho sob demanda não considera como trabalho efetivo a espera.

Ao focarmos nos cinco primeiros estados, para entregadores (gráfico 7), em horas habitualmente trabalhadas para novembro, tem-se, em ordem decrescente: Rio Grande do Sul, Ceará, Tocantins, Paraná e Sergipe. Ao realizarmos uma checagem no gráfico 5, referente à renda, é possível observar que somente o Rio Grande do Sul e o Paraná estão entre os cinco primeiros em renda. O Ceará, por sua vez, ocupa a décima posição; o Tocantins, a 12ª; e Sergipe, a 21ª no quesito renda. Nesse sentido, a opacidade do algoritmo se torna mais transparente, não no sentido exclusivo de que a renda está vinculada à realidade regional, mas, sim, de que há um potencial distanciamento entre a regra de “mais trabalho, mais renda”.

Em continuidade ao foco dado nas regionalidades, pode-se verificar tais dessemelhanças a partir do gráfico 8, referente aos motoristas. Ao focarmos nos cinco primeiros estados, em horas habitualmente trabalhadas para novembro, tem-se, em ordem decrescente: Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, São Paulo, Goiás e Mato Grosso do Sul. Uma comparação com o gráfico 6, referente à renda, demonstra maior congruência, visto que os estados mencionados estão nos dez primeiros lugares naquele gráfico. É de se ressaltar, entretanto, algumas disparidades como o Distrito Federal, em primeiro lugar no gráfico de renda e em penúltimo no gráfico de horas habitualmente trabalhadas.

GRÁFICO 7

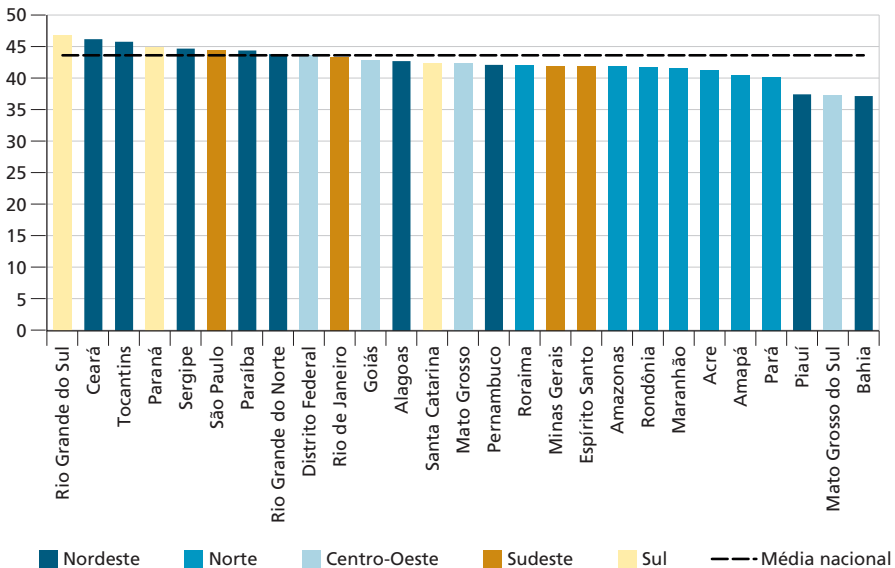
Jornada média de trabalho de entregadores: horas habituais – UFs (nov. 2020)
(Em R\$)



Fonte: PNAD Covid-19.
Elaboração do autor.

GRÁFICO 8

Jornada média de trabalho de motoristas: horas habituais – UFs (nov. 2020)
(Em h)



Fonte: PNAD Covid-19.
Elaboração do autor.

Conforme tentou-se demonstrar pela apresentação e interpretação dos dados anteriores, uma correlação entre renda e jornada de trabalho parece não prosperar. Nesse sentido, foi realizado um teste de correlação em nível nacional para verificar a existência de relação entre as duas variáveis. Para entregadores, o resultado em nível nacional pelo método de Pearson foi de 0,2098387; ao se utilizar o método Spearman, obteve-se 0,3013074. Para motoristas, o resultado pelo método de Pearson foi de 0,2193847 e pelo método Spearman, 0,2946817. Ambos os resultados indicam uma baixa correlação entre as duas variáveis. Pelas questões regionais levantadas, entende-se que um estudo mais detalhado em nível estadual pode trazer mais elementos para a abordagem acerca da relação entre as duas dimensões.

3.5 O impacto da covid-19 nos trabalhadores

A quantidade de entregadores que realizaram testes para a covid-19 ao longo dos meses, assim como os que testaram positivo,⁹ encontra-se na tabela 3. A série histórica foi mantida para que se perceba o aumento relativo de outubro para novembro.

Ao fim da pesquisa, foram 72.223 entregadores testados, o que significa, a partir do universo em questão, aproximadamente 11,0% dos trabalhadores, sendo que cerca de 4,5% da amostra geral testaram positivo. O percentual de motoristas testados foi um pouco maior, ficando em 15,6%, com aproximadamente 198.743 indivíduos testados, com 3,32% da amostra geral positivados para a doença.

Segundo dados do Ministério da Saúde (MS), a quantidade de casos positivos acumulados da covid-19, em 30 de novembro, era de 6.335.878, o que significa cerca de 3,04% da população.¹⁰

Entende-se que um estudo mais regionalizado, assim como uma análise mais detida sobre os programas de proteção oferecidos pelos aplicativos, pode indicar mais aproximação com a realidade geral desse aspecto. Esse indicativo não se sustenta nos dados apresentados, mas, sim, na potencial subnotificação, advinda da patente impossibilidade, de que trabalhadores submetidos ao regime de plataforma possam parar de trabalhar para realizar os devidos cuidados com a saúde.

9. O questionário divide a pergunta sobre o teste positivo para a covid-19 a partir de três testes: i) SWAB; ii) retirada de sangue por furo do dedo; e iii) retirada de sangue pela veia do braço.

10. Informações disponíveis em: <<https://is.gd/mOjWVG>>.

TABELA 3
Entregadores e testes para a covid-19 (2020)

Período	Entregadores				Motoristas			
	Quantidade de testes	(%)	Positivo para a covid-19	(%)	Quantidade de testes	(%)	Positivo para a covid-19	(%)
Julho	27.461	4,05	2.936	1,17	97.572	7,68	18.338	1,44
Agosto	38.099	5,61	2.807	1,12	120.618	9,49	16.034	1,26
Setembro	53.952	7,95	8.155	3,25	172.550	13,57	32.129	2,53
Outubro	58.821	8,67	7.041	2,81	188.371	14,82	43.977	3,46
Novembro	72.223	10,64	11.137	4,44	198.743	15,63	42.263	3,32

Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: Tendo em vista a consulta a domicílios fixos e a despeito de a pergunta estar direcionada à semana de referência, optou-se por não fazer o somatório dos dados referentes à saúde. O questionário não apresentou a pergunta em maio e junho.

3.6 INSS, Auxílio Emergencial e empréstimo

A pesquisa PNAD Covid-19 apresenta questões suplementares que podem trazer mais luz às condições gerais dessa categoria de trabalhadores. Foram escolhidas três variáveis para esse intento: i) contribuição para o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS); ii) recebimento do Auxílio Emergencial (AE); e iii) realização de algum tipo de empréstimo.

Quanto à contribuição para o INSS, temos o cenário da tabela 4, no qual se verificam uma contribuição mais paritária entre motoristas e o comparativo com empregados do setor privado sem carteira assinada. Entregadores, por sua vez, apresentam um percentual mais baixo: em alguns meses, chega a dez pontos percentuais (p.p.) menor do que a amostra comparativa maior.

TABELA 4
Entregadores e motoristas contribuintes do INSS (2020)

Período	Entregadores		Motoristas		Empregados do setor privado sem carteira assinada	
	Quantidade (INSS)	(%)	Quantidade (INSS)	(%)	Quantidade (INSS)	(%)
Maio	161.845	26,00	457.758	36,01	11.042.262	30,83
Junho	131.161	21,37	429.170	33,76	10.367.272	29,49
Julho	126.323	19,89	384.798	30,27	9.898.582	29,83
Agosto	128.221	19,49	341.420	26,86	9.948.275	29,49
Setembro	125.687	19,71	333.868	26,26	10.011.369	29,26
Outubro	140.495	20,41	363.925	28,63	10.152.660	29,00
Novembro	141.690	20,88	358.551	28,21	10.240.128	29,03

Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: Ao contrário das tabelas 2 e 3, a pergunta quanto ao INSS não parece abarcar o período temporal definido, o que significa não ser um dado cumulativo. A pergunta de código C14 apresenta-se da seguinte maneira: "O(A) sr(a). contribui para o INSS?".

No que diz respeito ao recebimento do AE, a tabela 5 nos mostra um cenário em que, a despeito da proximidade comparativa com os empregados do setor privado, as taxas de ambas as categorias estiveram sempre acima da geral.

TABELA 5
Entregadores e motoristas que receberam Auxílio Emergencial (2020)

Período	Entregadores		Motoristas		Empregados do setor privado sem carteira assinada	
	Quantidade (AE)	(%)	Quantidade (AE)	(%)	Quantidade (AE)	(%)
Maio	349.186	56,11	800.546	62,97	19.827.493	55,35
Junho	402.554	65,58	884.116	69,55	21.692.832	61,70
Julho	429.192	67,56	801.465	63,05	20.823.654	62,76
Agosto	442.498	67,27	816.100	64,20	21.057.061	62,42
Setembro	418.084	65,56	819.218	64,44	21.261.086	62,14
Outubro	434.581	63,14	807.739	63,54	21.238.583	60,67
Novembro	440.268	64,89	814.839	64,10	20.914.374	59,29

Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: O AE, por sua vez, tem a marcação temporal quanto ao mês anterior. Entretanto, por se tratar de benefício continuado, também não se realizou a acumulação total ao fim do período.

Por fim, o quantitativo de domicílios,¹¹ nos quais moram os trabalhadores das amostras definidas, que solicitaram qualquer tipo de empréstimo (instituições financeiras ou não), é o que segue na tabela 6. De forma geral, observa-se um aumento no endividamento geral. No caso de entregadores, o percentual dobrou de maio para novembro.

TABELA 6
Entregadores e motoristas que solicitaram empréstimo (2020)

Período	Entregadores		Motoristas		Empregados do setor privado sem carteira assinada	
	Quantidade (empréstimo)	(%)	Quantidade (empréstimo)	(%)	Quantidade (empréstimo)	(%)
Julho	43.478	6,41	105.222	8,28	2.211.786	6,67
Agosto	65.454	9,65	120.657	9,49	2.736.026	8,11
Setembro	67.762	9,99	127.725	10,05	3.010.423	8,80
Outubro	85.541	12,61	130.763	10,29	3.373.312	9,64
Novembro	86.260	12,71	133.098	10,47	3.637.870	10,31

Fonte: PNAD Covid-19.

Elaboração do autor.

Obs.: Pergunta ausente em maio e junho.

11. Essa pergunta, em específico, diz respeito a todos moradores do domicílio: "Durante o período da pandemia, alguém deste domicílio solicitou algum empréstimo?".

4 CONCLUSÃO

A escolha por uma disposição em paralelo das duas categorias mais evidenciadas no contexto de plataformização digital do trabalho nos dá indicativos de que as semelhanças nos perfis dos trabalhadores são mais proeminentes do que se imagina.

Nunca é demais trazer novamente à pauta que a realidade regional deve estar sempre no horizonte. Portanto, falar de médias nacionais é importante, na medida em que se tenha sempre os dados relativos à vista, conforme disposto ao longo das desagregações expostas neste texto. Nesse sentido, salienta-se novamente que a região Sudeste, com exceção do Espírito Santo, concentra quase 50% dos entregadores e 40% dos motoristas.

No que diz respeito às seções de atributos pessoais, tem-se uma quase igualdade em ambas as categorias quanto aos marcadores de gênero, raça e escolaridade. Em ambos os casos, o gênero masculino representa cerca de 95% dos trabalhadores. Na filtragem por raça, novamente em ambos os casos, a relação é de quase 60% para negros e 40% para brancos. Quanto à escolaridade, é possível observar uma aproximação muito grande, conforme se nota nas tabelas 5 e 6, das quais depreende-se uma maioria de trabalhadores com ensino médio completo (48% e 46%, entregadores e motoristas, respectivamente), seguido pelo nível fundamental incompleto (17% e 19%, entregadores e motoristas, respectivamente).

O único atributo pessoal no qual se verifica um distanciamento está na idade. Enquanto cerca de 38% dos entregadores têm idade entre 20 e 29 anos, entre os motoristas, há uma diminuição nessa faixa etária (18%) e uma maior dispersão na faixa entre 30 e 39 anos (28%) e 40 e 49 anos (26%). A potencial explicação para esse distanciamento pode-se vincular ao instrumento de trabalho em si, dado que um automóvel exige acúmulo de capital prévio para sua aquisição.

Ao adentrarmos na análise da renda média, percebemos que há um distanciamento entre a renda de entregadores e motoristas. Se considerarmos o melhor período para ambos, temos R\$ 1.508,02 para entregadores, em novembro; e R\$ 1.888,95 para motoristas, em julho. Na medida em que motoristas têm um gasto maior na manutenção de suas condições de trabalho, tem-se que o distanciamento não chega a ser considerável. Aqui entra uma potencial nova discussão metodológica acerca de pesquisas com o trabalho sob demanda. A pergunta acerca de renda não faz distinção entre uma renda bruta ou líquida. Para a maioria dos trabalhos, pensa-se sempre no que o trabalhador recebe efetivamente ao fim do mês. Os trabalhadores de plataforma, no entanto, pagam pela aquisição e manutenção de suas condições materiais de trabalho. Ou seja, a pergunta inicial nos dá um indicativo, mas pode ser interpretada de distintas maneiras pelos entrevistados.

Com relação ao questionamento sobre jornada de trabalho, há uma distinção entre horas efetivamente trabalhadas e habitualmente trabalhadas, entretanto, conforme levantado anteriormente, essa diferenciação pode nem sempre fazer sentido para a categoria, tendo em vista que o trabalho entre plataformas não remunera o tempo de espera, o que pode refletir no entendimento do trabalhador acerca da contagem de tempo disponível. Apesar disso, a média nacional para entregadores, em novembro, ficou em 40,31 horas e para motoristas, em 43,64 horas, em termos de horas habitualmente trabalhadas, de acordo com escolha metodológica antes justificada.

Destaco uma ausência de correlação entre mais horas trabalhadas e mais renda no contexto nacional. Em especial na categoria dos entregadores, isso fica mais cristalino, uma vez que há uma quase inversão entre jornada de trabalho (gráfico 7) e renda média (gráfico 5).

A especificidade da pesquisa em questão traz aspectos que foram colocados em evidência, em especial a quantidade de testados e positivados para a covid-19, de contribuintes do INSS, recebedores do AE e de domicílios que solicitaram empréstimo.

No que diz respeito aos testes e às confirmações da doença, subentendida a leitura dos dados com as ressalvas do fenômeno da subnotificação, tem-se que cerca de 4,44% dos entregadores e 3,32% dos motoristas testaram positivo, enquanto a média nacional foi de 3,06%. Assim, a exposição de entregadores, devido à natureza e à importância do trabalho no período, realmente se mostrou como um elemento que elevou a média de infectados.

Uma distinção que se coloca entre entregadores e motoristas encontra-se na quantidade de contribuintes do INSS. A média entre motoristas é maior, inclusive quando comparada com a amostra de trabalhadores sem carteira assinada, conforme se observa na tabela 4. Essa distinção pode-se justificar pela distribuição de idade, na medida em que a expectativa de uma aposentadoria pode ser mais proeminente entre motoristas.

O AE, por sua vez, apresenta que a média de ambas as categorias não está tão distante entre si, bem como está sempre acima da amostra comparativa (tabela 5). Por fim, a variável referente à solicitação de empréstimos demonstra um crescente endividamento, mas paralelo à categoria amostral. Destaca-se a situação dos entregadores nos quais se verifica o dobro de empréstimos de maio (6%) a novembro (12%).

Pelo exposto, observa-se que, ao contrário do que se tem no imaginário popular, ambas as categorias têm muitos elementos em comum, especialmente no que diz respeito aos atributos pessoais dos trabalhadores. Em resumo, pode-se dizer que

fazem parte da maioria homens (95%) com uma proporção racial de 60% (negros) para 40% (brancos) e com proporção de escolaridade centrada no ensino médio completo. De maneira geral, a despeito da exposição detalhada anteriormente, não se consegue vislumbrar uma distinção relevante também nas variáveis de renda e jornada de trabalho.

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*? **Estudos Avançados**, v. 34, n. 98, p. 111-126, maio 2020.
- ABÍLIO, L. C. *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, p. 1-21, 2020.
- ACCARINI, A. Brasil já tem quase um milhão de *motoboys* e maioria é informal, diz Dieese. **CUT**, 17 dez. 2020. Disponível em: <<https://is.gd/l2G5cA>>. Acesso em: 7 abr. 2021.
- ANTUNES, R. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. *In*: ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0 (Mundo do trabalho)**. [s.l.]: Boitempo Editorial, out. 2020. 531 p.
- CANT, C. **Riding for deliveroo: resistance in the new economy**. [s.l.] Polity Press, 2020.
- EQUIPE UBER. Fatos e dados sobre a Uber. **Uber**, Brasília, 27 ago. 2020. Disponível em: <<https://is.gd/6yiu5n>>. Acesso em: 7 abr. 2021.
- FESTI, R. Contribuições críticas da sociologia do trabalho sobre a automação. *In*: ANTUNES, R. (Org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0 (Mundo do trabalho)**. [s.l.]: Boitempo Editorial, out. 2020. 531 p.
- FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Revista Contracampo**, v. 39, n. 1, p. 27-43, 2020.
- LAPA, R. S. **Trabalho em plataformas digitais durante a pandemia da covid-19: análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE. Parte 1 – Entregadores de aplicativo**. Brasília: UnB, jan. 2021a. 25 p.
- _____. **Trabalho em plataformas digitais durante a pandemia da covid-19: análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE. Parte 2 – Motoristas de aplicativo**. Brasília: UnB, jan. 2021b. 23 p.

MANZANO, M.; KREIN, A. **A pandemia e o trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos no Brasil**. Censit, 2020. Disponível em: <<https://is.gd/29sIA8>>. Acesso em: 7 abr. 2021.

MELLO, G. Candidatos a entregador do iFood mais que dobram após coronavírus. **Reuters**, 1º abr. 2020. Disponível em: <<https://is.gd/fl3pr2>>. Acesso em: 7 abr. 2021.

PETRUCCELLI, J. L.; SABOIA, A. L. **Características étnico-raciais da população**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.

SRNICEK, N. **Platform capitalism**. Cambridge, United Kingdom: Polity Press, 2017.

