

PLATAFORMIZAÇÃO E PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO DE MOTORISTAS E ENTREGADORES NO BRASIL^{1,2}

Sandro Sacchet de Carvalho³
Mauro Oddo Nogueira⁴

1 INTRODUÇÃO

A expressiva presença de trabalhadores autônomos entre os ocupados é uma característica marcante do mercado de trabalho brasileiro. Contudo, em anos recentes, tal participação aumentou consideravelmente.⁵ Além disso, a partir da expansão da contratação de trabalhadores a partir de aplicativos – a chamada “plataformização” –,⁶ esse fenômeno é acompanhado de uma narrativa que tenta valorizar a “autonomia” e a “liberdade” que essa modalidade de ocupação confere a seus trabalhadores, equiparando-os muitas vezes a empreendedores.

A elevação do contingente de trabalhadores por conta própria (*self-employed*) tem sido observada recentemente mesmo em países de alta renda, sendo a disseminação de trabalhadores por meio de plataformas entendida como a principal responsável.⁷ No caso brasileiro, outros fatores, tais como a flexibilização da legislação trabalhista e o instituto do microempreendedor individual (MEI), entram em cena. Em que pese essa realidade, o Brasil não está alheio às mudanças na dinâmica do mercado de trabalho observadas globalmente. Pelo contrário, a expansão dos trabalhadores plataformizados no país possui um peso relevante no total da ocupação. Na prática, como afirmam Nogueira e Carvalho (2021), os fatores se associam ao fenômeno da chamada *gig economy*, em um processo de crescente precarização das relações de trabalho, conformando parte significativa da categoria de trabalho precarizado.

1. DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/bmt77/pdrt1>

2. Esse texto é uma versão resumida de Carvalho e Nogueira (2024).

3. Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Dimac/Ipea). *E-mail*: sandro.carvalho@ipea.gov.br.

4. Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais, de Inovação, Regulação e Infraestrutura (Diset) do Ipea. *E-mail*: mauro.nogueira@ipea.gov.br.

5. Entre 1981 e 2015, de acordo com dados da Pesquisa por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua, a proporção de trabalhadores autônomos oscilou entre 20% e 23%. Dados da PNAD Contínua revelam uma ascensão de 22,3% em 2012 para 27,3% em 2021.

6. Termo cunhado a partir da designação desse conjunto de aplicativos por “plataformas”. De acordo com Grohman e Qiu (2020, p. 2-3), seguindo as classificações de Woodcock e Graham (2019) e Schmidt (2017), podem-se classificar as plataformas de trabalho em: “a) plataformas que dependem de uma localização específica e transportam pessoas (como Uber) e coisas (como Deliveroo e iFood); b) plataformas de microtrabalho cujos trabalhadores treinam dados para inteligência artificial, como Amazon Mechanical e Appen, e os que exercem atividades de moderação comercial de conteúdo para empresas de mídias sociais; e c) plataformas de trabalho *freelance*, tais como 99Designs, WeDoLogos e GetNinjas”. Cabe notar que a recente pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) permite captar os trabalhadores plataformizados dos tipos a e c, sendo os do tipo a os mais relevantes, correspondendo a mais de 90% deles.

7. Ver Abraham *et al.* (2018), Giupponi e Xu (2020), Boeri *et al.* (2020), Katz e Krueger (2019b).

Este estudo buscou abordar tal questão, isto é, a relação entre plataformização digital e precarização das relações de trabalho. Para tanto, aproveitou-se a recente divulgação da *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022* (IBGE, 2023), que permite fazer um retrato das características do trabalho plataformizado de modo mais preciso – para complementar o quadro sobre essa mesma modalidade a partir da própria PNAD Contínua relativa aos anos anteriores.

O objetivo foi avaliar em que medida a ascensão do trabalho mediado por aplicativos ensejou um aprofundamento da precarização das ocupações atingidas. Como foi possível identificar, os dados revelam maior grau de precariedade dos trabalhadores plataformizados em relação aos não plataformizados dentro de cada ocupação analisada. Contudo, vale ressaltar que o efeito da plataformização não é captado plenamente, pois pode ter havido uma tendência de precarização que atingira o mercado de trabalho como um todo, apenas observada acompanhando-se as ocupações ao longo do tempo.

Entre os potenciais tipos de trabalhadores plataformizados, os dados disponibilizados permitem observar em detalhes a expansão na ocupação gerada pelos motoristas e entregadores por aplicativos. Góes *et al.* (2023) e Góes, Firmino e Martins (2021; 2022), por exemplo, mostraram a ascensão e algumas das características desses trabalhadores mais suscetíveis à plataformização com dados da PNAD Contínua desde 2016. Entretanto, justamente para averiguar a extensão dessa precarização, é necessário retroceder no tempo e avaliar a situação dessas ocupações antes da entrada desses aplicativos no Brasil.⁸

Assim, a análise proposta se concentra sobre trabalhadores autônomos do setor de transporte (motoristas e entregadores).⁹ Além de mostrar a importância crescente desse setor no total da ocupação, evidencia-se que a expansão dos trabalhadores por meio de plataformas reflete um processo de precarização do trabalho que implica menor renda média, menor nível de formalização, menor percentual de contribuição previdenciária e maiores jornadas semanais.¹⁰

Além desta introdução, o texto é composto por cinco seções. Na seção 2, destacamos as principais características das ocupações de motoristas de passageiros e entregadores passíveis de ser obtidas a partir de dados da PNAD e da PNAD Contínua. Na seção 3, mostramos as características das ocupações que foram plataformizadas entre 2012 e 2022, ressaltando o processo de precarização ensejado por essas transformações. Na seção 4, detalhamos os

8. Manzano e Krein (2020) exploram os dados da PNAD Contínua desde 2012 para esses tipos de trabalhadores, contudo consideram apenas informações sobre as ocupações, sem analisar os setores de atividade, o que torna as informações menos precisas.

9. Não obstante, particularmente no caso dos entregadores, daremos atenção também a trabalhadores de outros setores, diferentemente do analisado em IBGE (2023) e por Góes, Firmino e Martins (2021; 2022) e Góes *et al.* (2023).

10. Cabe ressaltar que, neste estudo, é possível que o peso total do trabalho plataformizado esteja ainda subestimado, pois se concentra nas informações apenas para o trabalho principal. Na PNAD Contínua do quarto trimestre de 2022, somente 2,7% dos ocupados declararam possuir mais de uma ocupação (4,3% entre trabalhadores que afirmaram trabalhar por meio de aplicativos). Por esses números, a influência de trabalhos secundários seria reduzida. Contudo, investigações para a economia norte-americana demonstraram que a Current Population Survey (pesquisa similar à PNAD Contínua) capta mal atividades plataformizadas (em particular as associadas ao tipo b da nota 5), especialmente no caso de ser atividade secundária (ver Abraham e Amaya, 2019 e Katz e Krueger, 2019a). Na medida em que o mesmo fenômeno também pode ocorrer com a PNAD Contínua, a quantidade de ocupações secundárias seria subestimada, o que poderia subestimar o total de ocupados em atividades plataformizadas.

resultados obtidos pela recente pesquisa do IBGE para traçar o retrato dos trabalhadores plataformizados. Em seguida, na seção 5, discutimos as implicações dos resultados encontrados para os direitos dos trabalhadores. Por fim, na seção 6, são apresentadas, à guisa de conclusão, algumas considerações finais.

2 MOTORISTAS DE PASSAGEIROS E ENTREGADORES NO SETOR DE TRANSPORTE

Para compreender o impacto da plataformização no setor de transporte, em particular, precisamos verificar as transformações por que as ocupações de motorista e entregador passaram ao longo do tempo. Cabe observar que, antes de 2002, a PNAD não distinguia motoristas pelo tipo de veículo, mas é possível extrair informações importantes analisando o setor de atividade, as quais são detalhadas em Carvalho e Nogueira (2024).

A partir de 2002, temos informações separadas dos motoristas por tipo de veículo. Entre os motoristas, ainda incluídos os mototaxistas, há aumento daqueles que trabalham nos serviços de passageiros, saltando de cerca de 600 mil (47% do total de motoristas de automóveis) em 2002 para 883 mil em 2015 (64% do total de motoristas). Com isso, houve diminuição nas demais atividades, especialmente no transporte de cargas, de forma expressiva a partir de 2012, tendo a população ocupada de motoristas se mantido relativamente estável no período anterior à chegada das plataformas.

Partindo-se do pressuposto de que motoristas autônomos no transporte de passageiros, antes da chegada das plataformas, seriam majoritariamente taxistas e mototaxistas, então, de acordo com os dados da PNAD, estima-se que em 2015 haveria cerca de 600 mil taxistas no Brasil.¹¹ Ademais, apesar de permanecer uma atividade amplamente composta por trabalhadores por conta própria, observou-se um ligeiro aumento da formalização entre 2002 e 2015.¹²

Com os dados da PNAD Contínua, torna-se possível observar a ocupação de motociclistas separadamente, categoria que trataremos logo a seguir, ao abordarmos os dados dos entregadores. Na tabela 1, encontra-se a distribuição de motoristas de automóveis por tipo de atividade entre 2012 e 2022, que revela o impacto da plataformização no total de motoristas ocupados no transporte de passageiros. Se em 2015 havia cerca de 600 mil motoristas no transporte de passageiros, em 2022 o total alcançou cerca de 1,1 milhão. Dado que tal aumento se deu associado a uma considerável elevação da proporção de trabalhadores autônomos, como revela a tabela 1, é seguro considerar que esse aumento absoluto de 500 mil ocupados corresponde à inserção dos motoristas por meio de plataformas.

11. Em 2015, há cerca de 100 mil motoristas no transporte de passageiros classificados como empregados sem carteira assinada.

12. Para mais detalhes, ver Carvalho e Nogueira (2024).

TABELA 1
Distribuição de motoristas e proporção de formais e autônomos por tipo de atividade – Brasil

1A – Painel A: motoristas de automóveis

Ano	Total de motoristas	Transporte de passageiros		Transporte de cargas		Malote e entregas		Demais setores	
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%
2012	1.440.918	572.879	39,8	112.594	7,8	6.259	0,4	749.186	52,0
2015	1.421.678	596.522	42,0	121.185	8,5	8.395	0,6	695.575	48,9
2018	1.746.174	947.575	54,3	196.969	11,3	6.570	0,4	595.060	34,1
2020	1.730.711	984.386	56,9	197.345	11,4	17.348	1,0	531.633	30,7
2022	1.828.302	1.109.578	60,7	107.066	5,9	60.937	3,3	550.722	30,1

1B – Painel B: proporção de formais e autônomos por tipo de atividade (%)

Ano	Transporte de passageiros		Transporte de cargas		Malote e entregas		Demais setores	
	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo
2012	10,7	74,1	31,8	55,4	55,9	16,4	79,2	0,0
2015	12,7	73,0	30,8	56,8	30,6	59,9	80,0	0,0
2018	6,6	81,6	15,3	72,9	38,8	54,4	77,0	0,0
2020	4,4	89,0	19,4	71,2	10,9	77,6	76,2	0,0
2022	4,4	88,9	21,2	65,5	10,9	80,2	73,4	0,0

Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

Elaboração dos autores.

Da mesma forma, até 2002 a PNAD não identificava a ocupação de entregador, sendo esses trabalhadores classificados em ocupações “mal definidas”, o que indica seu pouco peso relativo até então. Entre as ocupações semelhantes que posteriormente viriam a ser plataformizadas, podia-se identificar a de contínuo ou *motoboy/office boy*. Tais trabalhadores, apesar de possuírem participação marginal no setor, eram relevantes em outros setores, tendo atingido um pico de 361 mil ocupados (incluindo todos os setores) em 1989, e em 2001 ainda havia 237 mil contínuos ou *motoboys/office boys*. Além disso, esses trabalhadores eram majoritariamente formais, com participação residual de autônomos. Mesmo após um período de grande aumento de *motoboys* empregados sem carteira de trabalho, a parcela de ocupados formais ainda era de cerca de 60% em 2001 para essa atividade.

Entre 2002 e 2015, período que antecede o *boom* do trabalho plataformizado, a quantidade de trabalhadores classificados como entregadores mais que triplicou (de 200 mil para 643 mil), devido à elevação na participação de trabalhadores classificados como entregadores no comércio em 2012. Ademais, chama atenção o forte processo de formalização observado entre os entregadores nesse período, tendo a proporção de trabalhadores autônomos permanecido reduzida.

Ao todo, a proporção de entregadores formais subiu de 55% em 2002 para 71% em 2015. Mesmo no setor de transporte, em que entregadores eram menos formalizados que no comércio e no setor de alimentação, a proporção de formais era de 35% em 2015, contra apenas 23% de trabalhadores autônomos (sendo os demais classificados como empregados sem carteira).

Com a PNAD Contínua passa a ser possível acompanhar especificamente a ocupação de motociclistas, que absorve boa parte dos que antes eram classificados como entregadores ou motoboys. Na tabela 2, mostra-se a distribuição de motociclistas por setor de atividade entre 2012 e 2022. No total, há um alto crescimento de motociclistas, saltando de 500 mil em 2012 para quase 1 milhão em 2022, tendo em vista que esse aumento ocorre apenas após 2015. Em 2012, mais da metade dos motociclistas (265 mil) eram mototaxistas, enquanto que em 2022 correspondiam a menos de um quarto do total (240 mil). Por sua vez, aqueles ocupados nos serviços de malote e entrega saltaram de 55 mil (11% do total) para 353,5 mil (36%). Destaca-se também o crescimento de motociclistas no setor de alimentação.

TABELA 2
Distribuição de motociclistas por setor de atividade – Brasil
 2A – Painel A: motociclistas

Ano	Total de motociclistas	Transporte de passageiros		Malote e entregas		Comércio		Alimentação	
		Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%	Quantidade	%
2012	501.801	265.737	53,0	54.823	10,9	99.086	19,7	32.332	6,4
2015	495.091	259.047	52,3	45.369	9,2	89.011	18,0	52.995	10,7
2018	666.970	265.780	39,8	95.555	14,3	143.469	21,5	103.050	15,5
2020	737.744	221.298	30,0	234.202	31,7	141.375	19,2	100.959	13,7
2022	981.149	240.059	24,5	353.546	36,0	201.041	20,5	138.981	14,2

2B – Painel B: proporção de formais e autônomos por tipo de atividade (%)

Ano	Transporte de passageiros		Malote e entregas		Comércio		Alimentação	
	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo	Formal	Autônomo
2012	0,92	90,79	40,2	43,4	66,8	0,0	31,9	0,0
2015	1,28	93,51	35,9	45,7	66,4	0,0	37,0	0,0
2018	1,05	94,01	20,1	65,8	61,0	0,0	27,2	0,0
2020	0,65	96,48	9,5	80,7	54,0	0,0	17,4	0,0
2022	0,34	95,56	6,3	82,6	55,0	0,0	19,1	0,0

Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

Elaboração dos autores.

A tabela 2 evidencia o impacto da plataformização na informalidade dos motociclistas na atividade de malote e entregas. Enquanto em 2012 cerca de 40% eram formalizados, em 2022 esse número cai para apenas 6,3%; os autônomos, por sua vez, passaram de 43,4% do total de motociclistas nessa atividade para 82,6%. Em contrapartida, apesar da ascensão do volume de empregados sem carteira assinada, os motociclistas no comércio ainda eram majoritariamente formais. Da mesma forma, entre aqueles no setor de alimentação passou a haver amplo domínio dos informais. Isso indica que a disseminação do trabalho por plataforma parece ter dificultado o acesso ao emprego formal mesmo entre aqueles que ainda estavam atrelados a um estabelecimento específico, o que indica certa externalidade negativa da expansão dessa nova relação de mediação do trabalho.

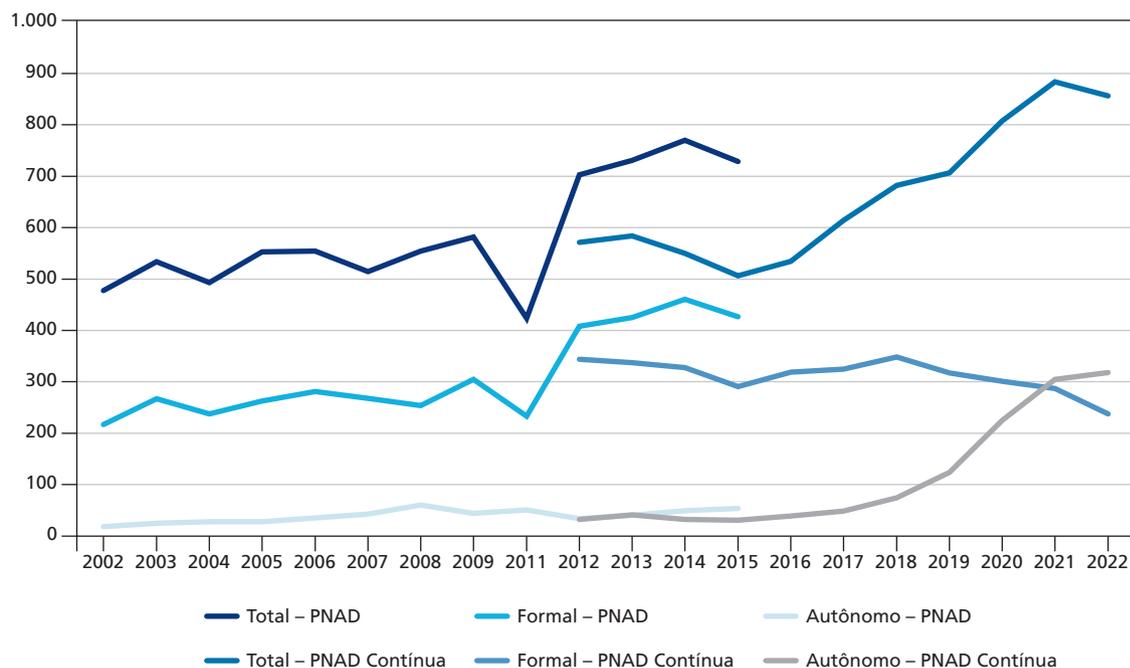
3 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO POR MEIO DE PLATAFORMAS NO SETOR DE TRANSPORTE

Os dados mostrados na seção anterior revelam uma dimensão da precarização causada pelos aplicativos no setor de transporte, especialmente no caso de entregadores. Os entregadores, ou motoboys, sempre representaram uma proporção de trabalhadores formalizados em geral acima da média nacional (até mesmo no próprio setor de transporte). O advento das plataformas digitais evidenciou uma perda de ocupações com a garantia de direitos trabalhistas, haja vista que os estabelecimentos comerciais substituíram seus entregadores por trabalhadores “autônomos” associados aos aplicativos de entrega. Tal fato pode ser visualizado no gráfico 1, que mostra o total de entregadores e motoboys bem como o total de formais e autônomos entre 2002 e 2022.¹³ Percebe-se que até 2015 a evolução era determinada pela participação dos formais, tendo os autônomos uma participação visivelmente secundária. Após 2016, enquanto se eleva rapidamente o total de ocupados, cai o total de formais (entre 2018 e 2022, a redução foi de 110 mil formais), e a evolução dessas ocupações passa a ser determinada pelos trabalhadores por conta própria.

GRÁFICO 1

Total de ocupados, formais e autônomos, nas ocupações de entregadores e motoboys – Brasil (2002-2022)

(Em 1 mil)



Fontes: PNAD e PNAD Contínua (disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>; acesso em: 26 abr. 2024).

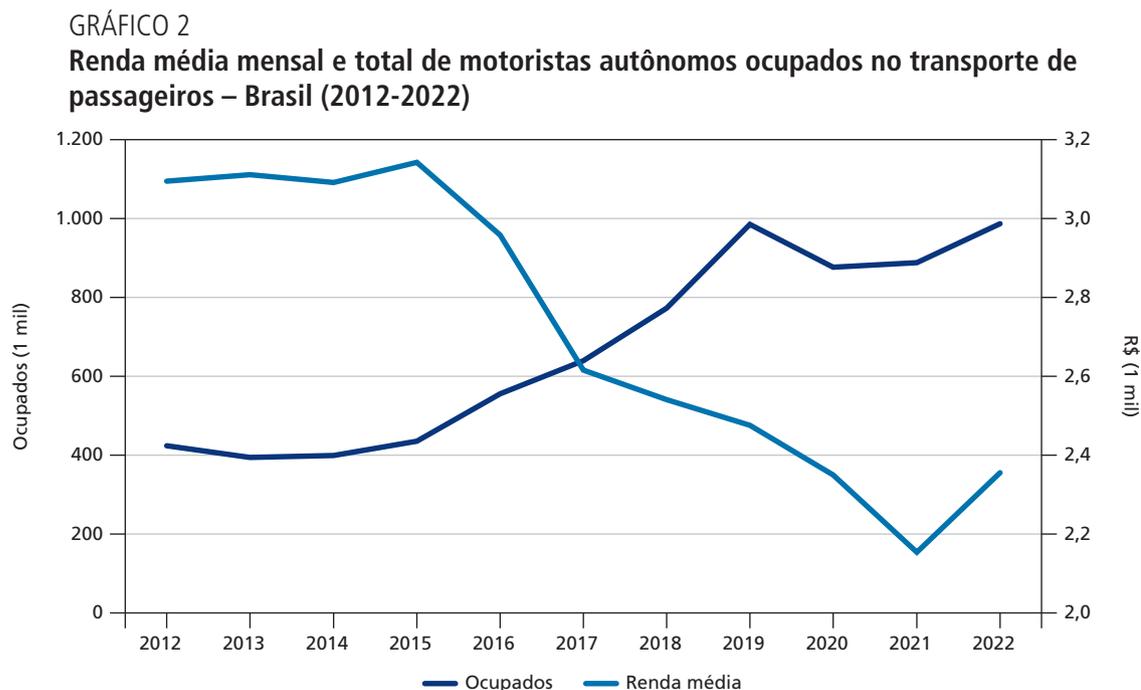
Elaboração dos autores.

Obs.: Para os dados da PNAD Contínua entre 2015 e 2022, considera-se o total de motociclistas, exceto os do transporte de passageiros, entregadores e condutores de bicicleta.

13. Para os dados da PNAD Contínua entre 2015 e 2022, considera-se o total de motociclistas, exceto os do transporte de passageiros, entregadores e condutores de bicicleta.

3.1 Motoristas no transporte de passageiros

Nesta subseção, tendo como base os dados da PNAD Contínua, analisamos outras dimensões do processo de precarização do trabalho resultante da difusão das ocupações contratadas por meio de aplicativos. Começaremos com o caso dos motoristas no transporte de passageiros. Como visto anteriormente, apesar de também ter se ampliado a proporção de trabalhadores por conta própria entre motoristas (tabelas 2 e 3), tal impacto foi menos significativo do que no caso dos entregadores, dada a natureza essencialmente autônoma dos taxistas. Porém, apesar de autônoma, a ocupação de taxista é regulamentada pelo poder público, de forma que a ampliação de ocupados nessa atividade depende da permissão pública para novas “autonomias”,¹⁴ o que implica um custo nada trivial. O advento dos aplicativos de transporte de passageiros tornou o custo de entrada nessa atividade virtualmente inexistente a qualquer um que possuísse um automóvel (próprio ou alugado), fato que, aliado ao momento de crise econômica atravessada pelo país após 2015, que impactou fortemente o mercado de trabalho (Silva, 2018a), ensejou a rápida expansão do total de ocupados no transporte de passageiros vista na seção anterior. Consequentemente, tamanha elevação da oferta desse serviço resultou na queda da renda auferida pelos motoristas autônomos de todas as modalidades de transporte de passageiros. O gráfico 2 mostra o total de motoristas autônomos ocupados no transporte de passageiros e a renda média habitual mensal entre 2012 e 2022.



Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

Elaboração dos autores.

14. Mesmo no caso de taxistas auxiliares, que “alugam” a autonomia, sua expansão é limitada pela quantidade de autonomias existentes (Nogueira e Carvalho, 2021).

O gráfico 2 revela o impacto da plataformização do transporte de passageiros sobre a renda média auferida nessa atividade. Após 2015, à medida que cresce o total de ocupados, diminui o rendimento obtido. Entre 2012 e 2015, enquanto o total de motoristas autônomos no setor de transporte de passageiros (não incluídos os mototaxistas) era cerca de 400 mil, o rendimento médio flutuava em torno de R\$ 3.100,00. Em 2022, quando o total de ocupados se aproximava de 1 milhão, o rendimento médio era inferior a R\$ 2.400,00. Observa-se um ligeiro crescimento em 2022, provavelmente em consequência do fim da pandemia da covid-19, a qual implicou um aumento na demanda por transporte de passageiros, compensando em parte essa perda de rendimentos.¹⁵

Na tabela 3, mostra-se a distribuição de horas trabalhadas entre os motoristas de passageiros na condição de autônomos. Para comparação dos resultados, é apresentada a distribuição das horas trabalhadas de todos trabalhadores autônomos. Inicialmente, deve-se ressaltar que os taxistas já tinham uma das jornadas mais longas, com mais de 40% do grupo reportando trabalhar acima de 49 horas semanais em 2012. Além disso, a tabela 3 revela dois movimentos principais para essa categoria. O primeiro, comum a todos os trabalhadores, é a concentração em jornadas entre 40 e 44 horas semanais antes de 2015 e que permanece após o advento das plataformas de transporte. O segundo é particular aos motoristas de passageiros. Apesar da queda da proporção de trabalhadores com jornadas acima de 60 horas (movimento que também é comum a todos os trabalhadores), há aumento da proporção daqueles com jornadas entre 49 e 60 horas semanais. Cabe notar que não se observa tal aumento entre os trabalhadores autônomos de modo geral. Ademais, esse aumento se intensifica após 2018, quando a proporção daqueles com jornada acima de 60 horas semanais pouco se reduz, de forma que, durante esse período, pode-se afirmar ter havido elevação das jornadas muito longas.

TABELA 3

Distribuição de horas trabalhadas de motoristas de passageiros autônomos – Brasil
(Em %)

3A – Painel A: motoristas de passageiros autônomos

Ano	Até 14 horas	De 15 a 39 horas	De 40 a 44 horas	De 45 a 48 horas	De 49 a 60 horas	Mais de 60 horas
2012	3,2	20,9	18,4	14,9	21,8	20,8
2015	2,7	18,9	24,0	14,7	23,2	16,4
2018	2,5	20,4	31,8	11,1	23,8	10,4
2020	2,4	18,1	31,0	10,7	28,4	9,4
2022	2,4	17,9	32,2	10,6	27,3	9,6

15. Para mais informações sobre os impactos da pandemia da covid-19 no mercado de trabalho brasileiro, ver Silva, Corseuil e Costa (2022).

3B – Painel B: todos os trabalhadores autônomos

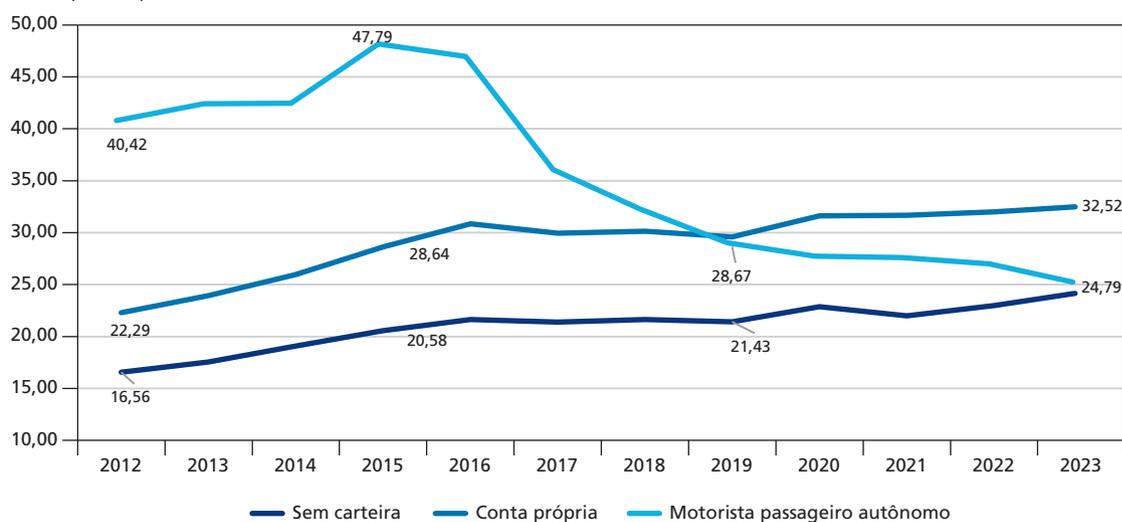
Ano	Até 14 horas	De 15 a 39 horas	De 40 a 44 horas	De 45 a 48 horas	De 49 a 60 horas	Mais de 60 horas
2012	8,4	28,6	28,0	14,3	13,9	6,8
2015	7,5	29,6	34,0	13,1	11,7	4,2
2018	7,8	30,7	36,7	8,6	13,0	3,3
2020	6,7	30,2	37,8	8,3	14,0	3,0
2022	7,0	28,6	39,4	8,0	13,7	3,3

Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

Elaboração dos autores.

Outro aspecto relevante que evidencia a precarização da ocupação de motoristas de passageiros relaciona-se à contribuição previdenciária. Ao contrário do caso dos entregadores, que até 2020 eram majoritariamente formais (gráfico 1), os taxistas sempre foram basicamente trabalhadores autônomos, como se observou na tabela 1. Contudo, apesar de autônoma, trata-se de uma ocupação regulada pelo poder público, e, portanto, não pode ser considerada uma atividade informal. O gráfico 3 mostra o percentual de trabalhadores que contribuem para a previdência social no total de motoristas de passageiros autônomos, trabalhadores por conta própria em geral e assalariados sem carteira assinada entre 2012 e 2022. Nota-se que, até 2015, os motoristas de passageiros detinham uma taxa de contribuição previdenciária muito superior aos demais grupos considerados. Especificamente em 2015, pouco menos da metade dos motoristas de passageiros (47,8%) contribuía, em comparação com 28,6% dos trabalhadores por conta própria e 20,6% dos empregados sem carteira assinada. Após 2015, quando começam a se difundir os aplicativos de transporte, a cobertura previdenciária dos motoristas de passageiros se reduz quase pela metade, somente 24,8% dos trabalhadores em 2022. Com isso, passa a ficar abaixo da contribuição previdenciária dos trabalhadores autônomos e próximo à contribuição dos empregados sem carteira assinada.

GRÁFICO 3
Índice de contribuição previdenciária de motoristas de passageiros autônomos, trabalhadores por conta própria e empregados sem carteira – Brasil (2012-2023)
(Em %)



Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

Elaboração dos autores.

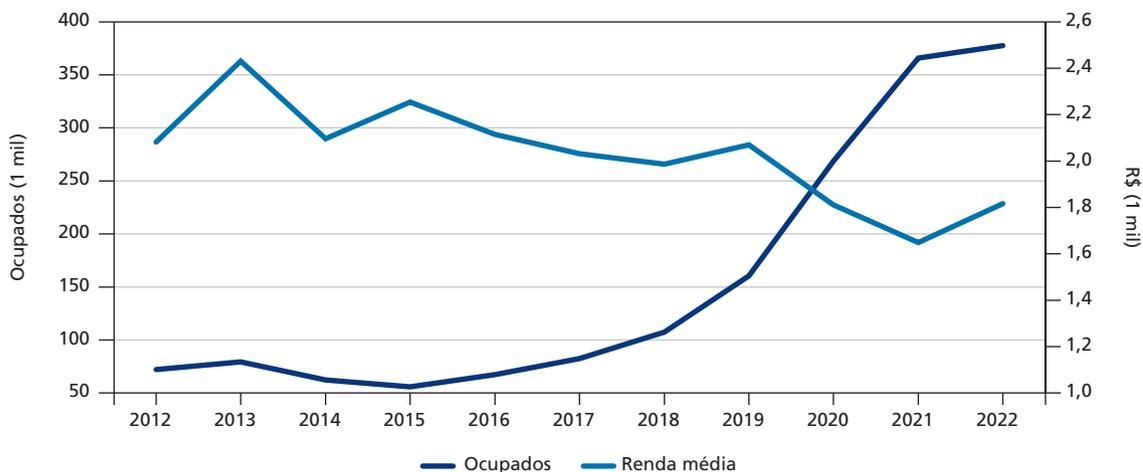
3.2 Entregadores

Mostramos anteriormente, no gráfico 1, como o advento do trabalho mediado por plataformas digitais representou queda geral das ocupações formais entre entregadores e motoqueiros. Nesta subseção, vamos apontar outros fatores que corroboram a dedução de que a plataformização do trabalho resultou em precarização dessas ocupações. Para tanto, é necessário separar os motociclistas, entregadores e condutores de bicicletas que trabalham na atividade de serviços de “malote e entregas” daqueles que trabalham nas demais atividades, como comércio e alimentação. Como se pode observar na seção anterior, é no setor de malote e entregas que estão alocados os entregadores e motociclistas plataformizados, enquanto nos demais setores os trabalhadores ainda exercem sua atividade para um (ou alguns, pelo menos na atividade principal) estabelecimentos específicos, fato evidenciado pela ausência de autônomos. Assim, denominaremos desde então “entregadores plataformizáveis” – ou seja, aqueles que exercem as atividades típicas do trabalho contratado por intermédio de plataformas – os trabalhadores do primeiro grupo e “demais entregadores” aqueles do segundo.

Iniciando novamente pela renda auferida, os gráficos 4 e 5 mostram o total de entregadores plataformizáveis e demais entregadores e a renda média habitual entre 2012 e 2022. Como mostra o gráfico 4, assim como no caso dos motoristas de passageiros, a expansão de entregadores plataformizáveis está associada a uma redução da renda média. Em 2015, quando havia apenas 56 mil entregadores na atividade de malote e entregas, a renda média era de R\$ 2.250,00; enquanto em 2021, quando se contabilizava 366 mil entregadores plataformizáveis, a renda média recuava para

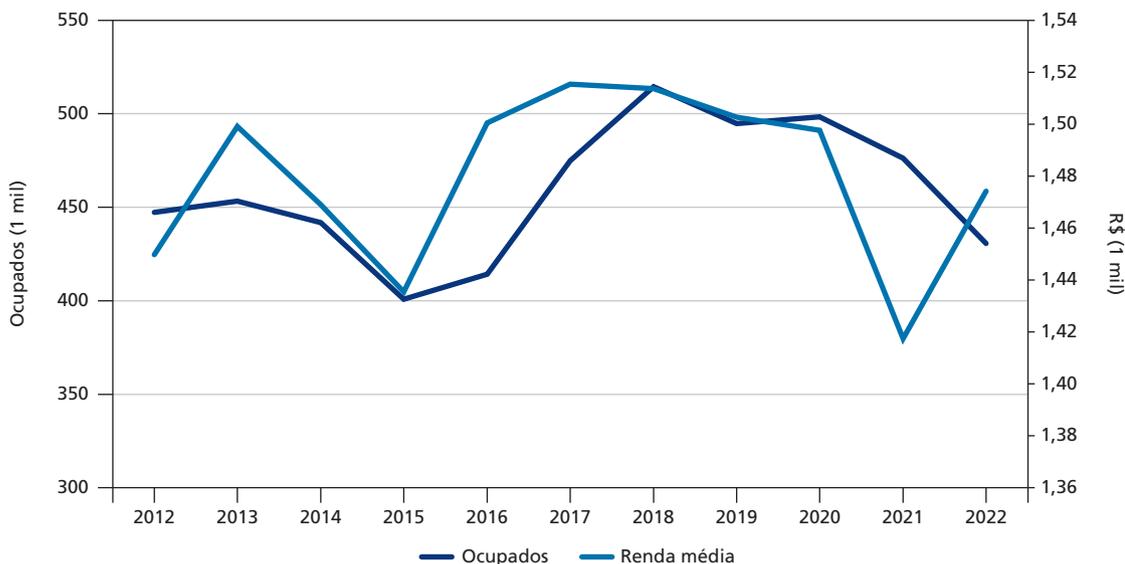
R\$ 1.650,00. Por sua vez, o gráfico 5 mostra que entregadores e motociclistas em demais setores de atividade não apresentaram nenhuma tendência de variação (redução ou aumento), seja no total de ocupados, seja na renda média, salvo nas situações de crise (2014/2015 e na pandemia da covid-19), em que pese possuírem renda média menor do que aqueles na atividade de malote e entregas.

GRÁFICO 4
Renda média e total de entregadores plataformizados – Brasil (2012-2022)



Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.
Elaboração dos autores.

GRÁFICO 5
Renda média e total dos demais entregadores – Brasil (2012-2022)



Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.
Elaboração dos autores.

Na tabela 4, mostra-se a distribuição de horas trabalhadas de entregadores plataformizáveis e demais entregadores entre 2012 e 2022. Os dados revelam que, principalmente após 2018 (quando o crescimento desses entregadores se intensifica de maneira mais expressiva), há retração da proporção desses entregadores com jornadas entre 40 e 44 horas e aumento da quantidade dos que têm jornadas acima de 49 horas. E, no pico da pandemia, em 2020, houve aumento dos que têm jornada parcial, entre 15 e 39 horas.¹⁶

Conforme indicado no caso dos motoristas, tal comportamento difere da tendência geral da economia, em que há concentração das jornadas declaradas entre 40 e 44 horas e diminuição das jornadas acima de 44 horas, que é o comportamento observado nos demais entregadores entre 2012 e 2020. Dessa forma, pode-se também considerar que o aumento intenso de entregadores plataformizáveis após 2018, ao causar uma diminuição da renda média, também está associado ao aumento de longas jornadas de trabalho.

TABELA 4

Distribuição de horas trabalhadas de entregadores plataformizáveis e demais entregadores – Brasil

(Em %)

4A – Painel A: entregadores plataformizáveis

Ano	Até 14 horas	De 15 a 39 horas	De 40 a 44 horas	De 45 a 48 horas	De 49 a 60 horas	Mais de 60 horas
2012	2,6	16,5	43,6	17,4	17,3	2,6
2015	2,3	20,6	47,0	13,2	12,1	4,8
2018	3,1	20,7	48,1	12,4	12,1	3,7
2020	4,2	25,4	30,9	14,1	21,4	4,0
2022	3,9	21,8	37,0	10,1	18,7	8,6

4B – Painel B: demais entregadores

Ano	Até 14 horas	De 15 a 39 horas	De 40 a 44 horas	De 45 a 48 horas	De 49 a 60 horas	Mais de 60 horas
2012	1,9	18,2	38,0	24,5	13,1	4,3
2015	3,2	19,5	41,6	23,2	10,2	2,4
2018	3,2	19,3	53,5	13,8	8,0	2,3
2020	2,7	20,3	51,7	15,3	8,0	2,0
2022	3,0	24,1	44,3	16,3	9,7	2,7

Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

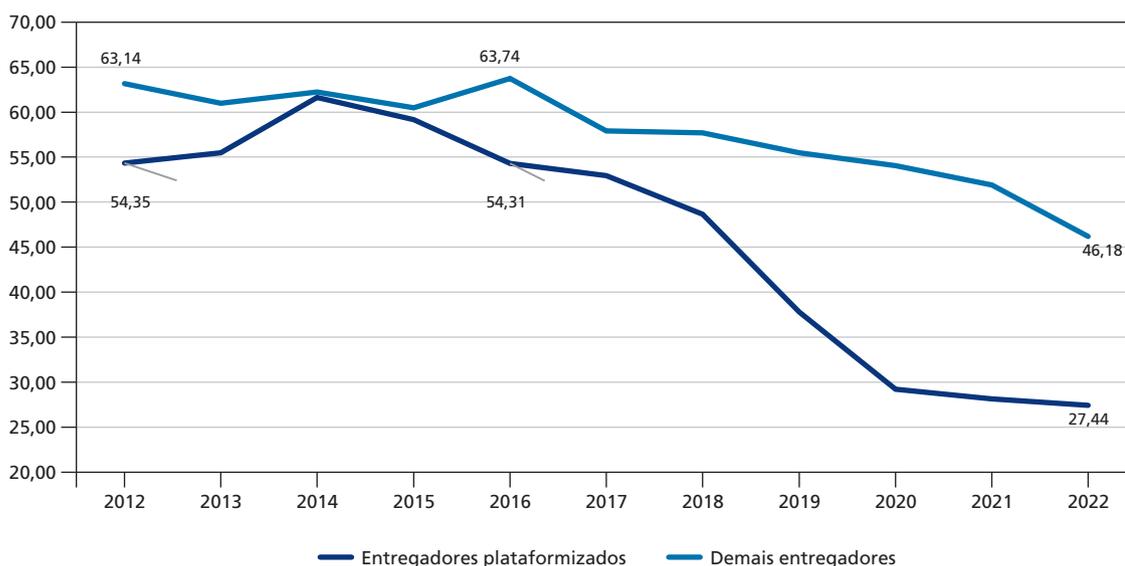
Elaboração dos autores.

16. De fato, entre 2020 e 2021, houve um considerável aumento da proporção de entregadores plataformizados que gostariam de trabalhar mais horas. Após a pandemia tal nível retornou a patamares próximos aos observados em 2018.

A proporção de trabalhadores com cobertura previdenciária entre entregadores plataformizáveis e demais entregadores entre 2012 e 2022 é apresentada no gráfico 6. Nota-se que a contribuição previdenciária declinou em ambos os grupos, porém de forma mais acentuada entre os trabalhadores plataformizáveis. A queda nesse grupo se deveu principalmente à diminuição de trabalhadores formais e à ampliação dos autônomos no setor de malote e entregas. Em 2014 42,6% dos entregadores nesse setor eram formais, enquanto que em 2022 eram apenas 6%. Por sua vez, a proporção de autônomos subiu de 45% para 83%. Contudo, ao contrário de todos os trabalhadores autônomos e sem carteira assinada (gráfico 5), a contribuição previdenciária dos entregadores plataformizáveis não formais também caiu: entre 2012 e 2018, 31,1% dos trabalhadores não formais entre esses entregadores contribuía; entre 2019 e 2022, essa média se reduziu para 23,1%.

Entre os demais entregadores, a contribuição declinou também devido a uma menor formalização, de modo que a proporção de formais caiu de 60,9% em 2012 para 42,1% em 2022, tendo crescido a proporção de empregados sem carteira. Porém, a contribuição entre os informais, apesar de muito baixa, cresceu ao longo desses dez anos.¹⁷

GRÁFICO 6
Contribuição previdenciária de entregadores plataformizados e demais entregadores – Brasil (2012-2022)
 (Em %)



Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.
 Elaboração dos autores.

17. A contribuição entre os demais entregadores informais cresceu de uma média de 5,4% entre 2012 e 2015 para 8,1% entre 2016 e 2022.

4 O RETRATO DOS TRABALHADORES PLATAFORMIZADOS EM 2022

Os dados relativos ao quarto trimestre de 2022 (IBGE, 2023), apesar de tratar-se de informações experimentais e que, portanto, merecem ser analisados com cautela, representam o melhor retrato disponível até hoje sobre os trabalhadores por meio de plataformas. As informações englobam quatro tipos de trabalhadores plataformizados: i) aqueles que prestaram serviço por meio de aplicativos de táxi (99táxi, aplicativo de prefeitura ou cooperativa etc.); ii) por meio de aplicativos de transporte particular de passageiros diferentes de táxi (Uber, 99, outro aplicativo regional/local etc.); iii) por meio de aplicativo de entrega de comida, produtos etc. (Ifood, Rappi, Loggi, outro aplicativo regional/local etc.); e iv) por meio de aplicativo de prestação de serviços gerais ou profissionais (GetNinjas, Parafuzo, Freelancer, Workana, 99freela etc.). Nesta seção, ao explorarmos esse retrato, veremos confirmada a precarização do trabalho causada pela plataformização que foi exposta na seção anterior.

De acordo com os dados do IBGE, havia no quarto trimestre de 2022 1,49 milhão de trabalhadores por meio de plataformas, dos quais 1,31 milhão afirmavam utilizar somente um tipo de aplicativo e cerca de 180 mil utilizavam mais de um tipo de aplicativo. A seguir, vamos detalhar as características de cada tipo de trabalhador por aplicativo.

4.1 Taxistas e trabalhadores por meio de aplicativos de transporte

Em Carvalho e Nogueira (2024), mostramos o total de taxistas que utilizam aplicativos e trabalhadores por meio de aplicativo de transporte particular de passageiros, com seus principais indicadores de perfis demográficos. Mostraram-se também os dados de “taxistas comuns”, ou seja, motoristas de automóveis que trabalham no setor de prestação de serviços autônomos de transporte de passageiros e declararam não utilizar qualquer tipo de aplicativo para prestar esses serviços. Os dados revelam que havia 526 mil motoristas que declararam prestar serviços por meio de aplicativos de transporte de passageiros e outros quase 125 mil que, além de fazerem uso de aplicativos de táxi, também utilizavam aplicativos de transporte de passageiros. Por sua vez, havia ainda cerca de 70 mil taxistas que prestavam serviços por meio de aplicativos de táxi e 463 mil taxistas comuns.

Entre as características mais marcantes, além do fato de serem ocupações amplamente masculinas (acima de 90% de homens), percebe-se que os motoristas por aplicativo de transporte são mais escolarizados que os taxistas, com maior proporção daqueles com ensino médio completo ou ensino superior. Quanto à idade, os taxistas são mais velhos, com maior concentração acima de 40 anos, enquanto os motoristas por aplicativo de transporte concentram seus ocupados na faixa entre 25 e 39 anos. Esses números indicam que há maior “profissionalização” como motoristas no contingente dos taxistas comuns, enquanto a atividade plataformizada é exercida como uma alternativa surgida diante da necessidade de geração de renda.

O perfil racial não difere substancialmente da média nacional dos ocupados. Já a distribuição regional revela a concentração de motoristas e taxistas que prestam serviço por meio de aplicativos no Sudeste, refletindo a forma como esses serviços são concentrados em grandes

metrópoles, enquanto os taxistas comuns possuem uma distribuição regional mais próxima da distribuição do total de ocupados.

A tabela 5 mostra as características da ocupação que marcam a precarização do trabalho analisadas na seção anterior para os taxistas e motoristas por meio de aplicativos de transporte. Primeiramente, observa-se a semelhança da renda média entre taxistas comuns e motoristas por aplicativo (pouco acima de R\$ 2.400,00). Isso confirma o que estava implícito no gráfico 5, ou seja, a plataformização do transporte de passageiros representou para os taxistas em geral uma queda de cerca de um quarto da renda média mensal (que era de R\$ 3.150,00 em 2015).¹⁸ Ademais, a remuneração dos motoristas por aplicativo é cerca de 10% menor que a remuneração média nacional.

Contudo, para atingir remuneração semelhante à dos taxistas, os motoristas por aplicativo possuem jornada semanal 20% maior: enquanto os taxistas comuns trabalham em média 40,7 horas por semana, os motoristas mediados por aplicativo de transporte de passageiros trabalham 48,3 horas (47,4 no caso daqueles que também utilizam aplicativos de táxi). Isso significa que a remuneração horária dos motoristas por aplicativo é cerca de 15% menor que a dos taxistas comuns.

Analisar apenas as médias de horas trabalhadas, mesmo considerando-se o que revelam a respeito da sobrecarga de trabalho, ainda oculta parte significativa do problema das jornadas excessivas entre os motoristas por aplicativo. Ao observarmos as jornadas de trabalho em faixas de horas semanais, verificamos que, enquanto 15,7% dos taxistas comuns (e 8,4% de todos ocupados) trabalhavam entre 48 e 60 horas, 32,5% dos motoristas por aplicativo se concentram nessa faixa de horas trabalhadas. Além disso, 13% desses motoristas possuíam jornadas semanais de mais de 60 horas, em comparação com “apenas” 4,5% dos taxistas comuns e 1,9% de todos ocupados.

TABELA 5
Renda média, jornada de trabalho, contribuição previdenciária e cadastro CNPJ de taxistas e motoristas por aplicativo – Brasil (4º trim. 2022)

Categoria	Total de ocupados	Renda média (R\$ nov. 2022)	Jornada semanal (horas)	Contribuição previdenciária (%)	CNPJ autônomos (%)
Táxi comum	462.745	2417,2	40,7	44,2	21,9
Táxi por aplicativo	69.619	2688,0	45,4	27,3	12,2
Motorista por aplicativo	526.322	2428,7	48,3	22,2	13,9
Motorista e taxista por aplicativo	124.864	2429,2	47,4	24,3	15,9
Média nacional	-	2726,7	39,3	64,6	27,1

Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

Elaboração dos autores.

18. Algo que Abraham *et al.* (2021b) também observam na cidade de Nova York.

A tabela 5 revela também que 44% dos taxistas comuns contribuíam para a Previdência Social, proporção semelhante à observada para o conjunto dos motoristas autônomos no transporte de passageiros até 2015, mostrada no gráfico 6. Isso indica que a contribuição previdenciária entre os taxistas comuns se manteve relativamente estável, tendo sido a forte queda mostrada no gráfico 6 causada pela plataformização da ocupação de motoristas de passageiros. Entre aqueles que utilizavam os aplicativos, somente 22,2% contribuíam. Da mesma forma, apesar de menos marcante, é também menor a proporção daqueles com registro no CNPJ (para os autônomos) entre os motoristas por aplicativo do que entre os taxistas comuns.

4.2 Entregadores e trabalhadores por meio de aplicativos de entrega

Na subseção 3.2 identificamos como entregadores plataformizáveis os motociclistas, os entregadores e os condutores de bicicletas que trabalham na atividade de serviços de malote e entregas; e chamamos de demais entregadores aqueles que atuam nas demais atividades (exceto mototaxistas). De acordo com os dados do quarto trimestre de 2022 (IBGE, 2023), 53,5% daqueles que identificamos como entregadores plataformizados de fato declararam trabalhar por meio de um aplicativo, enquanto que somente 6,2% dos que chamamos de demais entregadores o fizeram. Tal resultado valida as conclusões apresentadas ao identificar as diferenças entre os dois grupos ao longo desses dez anos como consequência da plataformização do trabalho.

Naturalmente, com a observação direta, nesta subseção consideraremos entregadores por meio de aplicativos os motociclistas, os entregadores e os condutores de bicicletas que declararam prestar serviço por intermédio de alguma das plataformas (ou aplicativos) de entrega e chamaremos de entregadores sem aplicativo os demais motociclistas, entregadores e condutores de bicicletas (novamente, exceto mototaxistas).

Os dados do quarto trimestre de 2022 indicam que 588,6 mil trabalhadores declararam prestar serviços fazendo uso de plataformas, dos quais 525,2 mil o faziam exclusivamente por meio de aplicativos específicos de entrega e 63,4 mil utilizavam também outro tipo de aplicativo, seja de transporte, seja de serviços. E, conforme mostra a tabela 6, desses 588,6 mil trabalhadores, 217,4 mil (36,9%) eram entregadores por meio de aplicativos e 371,2 mil (63,1%) eram demais trabalhadores que prestavam serviço por intermédio de aplicativos de entrega, em sua maioria fornecedores de produtos. Mostra-se ainda que, no quarto trimestre de 2022, havia pouco mais de 600 mil entregadores sem aplicativos, ou seja, condutores de motocicletas (exceto mototaxistas), de bicicletas e entregadores de encomendas que declararam não utilizar plataformas de entrega.

Entre esses 371 mil, 82,5 mil eram comerciantes de loja e outros 61,5 mil trabalhadores que também trabalhavam no comércio. Havia, ainda, 32 mil gerentes de restaurante, 29,5 mil cozinheiros e outros 66,3 mil trabalhadores no setor de alimentação.

Com relação às características demográficas desses trabalhadores, destaca-se a concentração dos entregadores por meio de plataformas na região Sudeste, como visto também no caso dos motoristas. Além disso, e talvez um pouco por se concentrarem menos em grandes metrópoles, os entregadores sem aplicativo são ainda mais jovens e menos escolarizados que os entregadores

por aplicativos. E, em ambos os casos, há uma proporção maior de pretos e pardos do que em relação à média nacional dos ocupados e uma quase totalidade de homens na ocupação.

Por sua vez, os fornecedores de produtos por meio de aplicativo são em média mais escolarizados (23% com algum ensino superior), com maior proporção de brancos (46%) e de mulheres (44%) que a média nacional.

Na tabela 6 mostramos, para o caso dos entregadores, as características da ocupação que marcam a precarização do trabalho. Nota-se que entregadores por meio de aplicativo e aqueles sem aplicativo possuem renda média mensal semelhante (R\$ 1.650,00 para os plataformizados), porém mais de R\$ 1 mil abaixo da média nacional. Assim como no caso dos motoristas, os entregadores por aplicativo precisam trabalhar mais para auferir a mesma renda (jornada semanal de 47,3 horas contra 41,3 dos entregadores sem aplicativos). Cerca de 15% dos entregadores plataformizados trabalhavam mais de 60 horas semanais, contra 3,7% dos sem aplicativo.

Ademais, pouco menos da metade dos entregadores sem aplicativo contribuíam para a Previdência, enquanto apenas cerca de um quarto dos plataformizados o faziam. Tal resultado reflete o fato de que ainda 35% dos entregadores sem aplicativo possuíam emprego formal.

TABELA 6

Renda média, jornada de trabalho, contribuição previdenciária e cadastro CNPJ de entregadores e fornecedores de produtos por aplicativo – Brasil (4º trim. 2022)

	Total de ocupados	Renda média (R\$ nov. 2022)	Jornada semanal (h)	Contribuição previdenciária (%)	CNPJ autônomos (%)
Entregadores por aplicativo	217.404	1649,7	47,3	25,6	28,2
Entregadores sem aplicativo	601.257	1627,6	41,3	47,0	33,4
Fornecedores de produtos por aplicativo	371.224	3096,3	43,9	55,8	62,6
Média nacional	-	2726,7	39,3	64,6	34,8

Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

Elaboração dos autores.

Os fornecedores de produtos por meio de aplicativos possuíam renda média mensal em torno de R\$ 3.100,00, trabalhando 43,9 horas semanais e com contribuição previdenciária de 55,8% do total. Cabe notar que cerca de 23,5% desses fornecedores eram classificados como empregadores, que possuem uma contribuição para a Previdência bem superior à dos autônomos. E, exatamente por essa razão, os fornecedores possuíam uma alta proporção de autônomos ou empregadores com cadastro no CNPJ.

Os dados do quarto trimestre de 2022 apontam ainda a existência de 197 mil trabalhadores plataformizados em serviços gerais e profissionais no Brasil, dos quais 170 mil utilizavam somente aplicativos específicos para essas atividades. Conforme detalhes disponíveis em Carvalho e Nogueira (2024), esses trabalhadores estão distribuídos entre as mais diversas ocupações, de forma que sua participação nos respectivos grupos ocupacionais é ainda marginal.

5 A ILUSÃO DA AUTONOMIA E AS IMPLICAÇÕES PARA OS DIREITOS DOS TRABALHADORES POR PLATAFORMAS

Os dados da PNAD Contínua 2022 permitiram avaliar o grau de autonomia dos trabalhadores plataformizados sobre o valor cobrado pelos serviços, a escolha dos clientes, o prazo para a realização das tarefas e a forma de recebimento do pagamento. Aqui é importante chamar atenção para o fato de que é exatamente a posse de autonomia sobre seu trabalho um dos principais argumentos apontados como contraposição vantajosa dessas modalidades de ocupação em face da ausência de garantias ocupacionais delas decorrentes. Investigamos também se a jornada de trabalho desses trabalhadores era influenciada por bônus e promoções, ameaças e punições e escalas de turnos sugeridos pelo aplicativo, ou se a jornada era estabelecida de forma independente.

A tabela 7 resume tais informações para os grupos plataformizados analisados. Para 98% dos motoristas por aplicativo, o valor recebido é determinado pelo aplicativo. O mesmo ocorre para 80,7% dos taxistas por aplicativo e 86% dos entregadores plataformizados. Ademais, esses trabalhadores possuem pouca autonomia para determinar seus clientes, o prazo de pagamento e a forma de recebimento pelos serviços.

Em contraste, os prestadores de serviços gerais e profissionais por aplicativo possuem maior autonomia relativa para determinar esses aspectos de sua ocupação. Apenas 32% declararam ser o aplicativo que determina o valor recebido, e 29% que o aplicativo determina a forma de recebimento.

TABELA 7

Influência dos aplicativos sobre pagamento, clientes e jornada de trabalho para trabalhadores por meio de plataformas – Brasil (4º trim. 2022)
(Em %)

	Ausência de autonomia sobre pagamento e clientes				Ausência de autonomia sobre jornada			
	Valor	Clientes	Prazo da tarefa	Forma recebimento	Bônus de preços	Ameaças e punições	Turnos sugeridos	Independente
Táxi por aplicativo	80,7	79,8	61,4	73,2	32,8	23,5	19,3	59,9
Motorista por aplicativo	98,0	87,6	67,5	83,7	63,6	42,7	29,8	83,8
Motorista e taxista por aplicativo	95,2	79,5	65,5	87,5	58,5	33,0	32,9	74,7
Entregadores por aplicativo	86,0	85,6	78,9	84,7	55,3	33,1	28,5	71,8
Fornecedores de produtos por aplicativo	47,5	61,0	52,2	63,0	30,2	18,2	17,6	39,5
Serviços gerais e profissionais	31,9	35,8	27,8	28,8	13,5	4,5	7,6	39,9

Fonte: PNAD Contínua. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?=&t=microdados>. Acesso em: 26 abr. 2024.

Elaboração dos autores.

As últimas quatro colunas da tabela 7 demonstram a ilusão produzida pela narrativa da autonomia dos trabalhadores plataformizados. O caso dos motoristas por aplicativo é exemplar: enquanto 63,6% deles afirmaram que a jornada é influenciada por bônus e promoções realizadas pelo aplicativo, 42,7% por ameaças e punições e 29,8% por turnos sugeridos – o que claramente caracteriza uma condição de trabalho subordinado –, quase 84% deles se supõem detentores de autonomia, ao afirmarem que sua jornada é determinada de forma independente.

Nesse sentido, é curioso notar que justamente quando há maior influência das plataformas sobre o valor, clientes, prazos ou forma de pagamento, e quanto maior a influência dos aplicativos sobre a jornada através de promoções, punições e sugestões, maior é a taxa de declaração de posse de autonomia na determinação das jornadas de trabalho. Em outras palavras, esses dados deixam claro o quanto um construto discursivo vem se consolidando como mito entre esses trabalhadores.

Não obstante, pode-se argumentar que se trata de uma tendência antiga levada ao extremo com o atual desenvolvimento de novas tecnologias da informação e comunicação (TICs), possibilitando a introdução de novas formas de dominação e controle no processo de trabalho.

O que se percebe é que o controle altamente hierárquico, com um superior responsável e vigilante pelo andamento do trabalho, vem sendo substituído por formas de controle mais horizontais, nas quais trabalhadores operam de forma mais autônoma, controlados por metas e objetivos a serem cumpridos, dando origem ao que Alain Supiot chamou de “empregado autônomo”. Em suas palavras:

Desde os meios de 1970, o Direito do Trabalho está às voltas com a individualização dos estatutos. O emprego assalariado diversificou-se com a erosão do emprego típico que associava dependência e segurança; o contrato individual ganhou uma importância nova; as fronteiras entre assalariado e independência, vida privada e vida profissional, embaralham-se, ao passo que o poder econômico imerge no entrelaçamento das redes de empresas... a autonomia na subordinação não poderia progredir no mundo assalariado sem o auxílio do microcomputador ou do telefone celular, que permitem trabalhar e ser controlado em qualquer lugar e em qualquer hora (Supiot, 2007, p. 153).

Essa mesma tendência é analisada também em Antunes e Filgueiras (2020) para quem as formas de organização do trabalho associadas ao uso das novas TICs, incluindo o trabalho plataformizado, são estratégias de contratação e gestão do trabalho que mascaram o assalariamento presente nas relações que estabelecem. E, nesse caso, “sob a aparência de maior autonomia (eufemismo para burlar o assalariamento e efetivar a transferência dos riscos), o que se busca, de fato, é ampliar o controle sobre o trabalho para recrudescer a exploração e sua sujeição” (Antunes e Filgueiras, 2020, p. 29).

Por trás do trabalho por objetivos reside o desejo do capital de remunerar o trabalhador apenas quando está em operação, se desresponsabilizando por sua reprodução fora do processo produtivo. Tal foi a direção da reforma trabalhista (Lei nº 13.467/2017) e do movimento recente de “pejotização”, por exemplo.¹⁹ E o trabalhador plataformizado no setor de transporte reflete essa tendência exponencializada.

19. Sobre esse movimento na reforma trabalhista de 2017, ver Carvalho (2017) e Silva (2018b).

A recusa da condição de empregador como estratégia de gestão e controle do trabalho é um fenômeno praticado há décadas; porém, a utilização das TIC por plataformas e aplicativos vem potencializando e aprofundando exponencialmente esse processo. Isso ocorre tanto quando o discurso empresarial propaga a narrativa de que os trabalhadores/as seriam seus clientes (e, portanto, desprovidos de relações de trabalho efetivas), quando se utiliza destas novas ferramentas de processamento e transmissão de dados para subordinar, sujeitar e ampliar os níveis de exploração da força de trabalho (Antunes e Filgueiras, 2020, p. 29).

Tal relação leva Abílio *et al.* (2020) a considerar a “uberização” como a consolidação e o gerenciamento de multidões de indivíduos como trabalhadores *just-in-time*. Em realidade, a única “autonomia” que um motorista ou entregador de plataformas possui é, eventualmente, rejeitar determinada demanda. Contudo, sabe-se que mesmo essa autonomia é limitada, pois o gerenciamento algorítmico possui mecanismos de penalizar tal comportamento.

É bem verdade que não se pode negar, *a priori*, uma possibilidade de flexibilização da jornada de trabalho que possibilite a geração de ocupações em tempo parcial, de modo que o trabalho por aplicativos seja uma opção como complementação da renda ou para permitir o exercício de outras atividades não remuneradas em paralelo ao trabalho (estudos, por exemplo). Entretanto, a legislação trabalhista brasileira é flexível o suficiente para incorporar os trabalhadores plataformizados em uma das diversas alternativas de contratos formais de trabalho, nas quais são assegurados os direitos básicos dos trabalhadores. Não há, portanto, a necessidade de criar uma nova categoria, novamente com menos direitos que os demais. Tanto empregadores quanto trabalhadores que não desejem estar submetidos aos condicionantes do contrato de trabalho padrão vigentes no país – contrato por prazo indeterminado com jornada semanal de 44 horas – podem estabelecer contratos temporários, por tempo parcial, de forma intermitente etc. Todas essas categorias asseguram ao trabalhador tanto uma parcela mínima de seus direitos trabalhistas quanto a proteção previdenciária, ainda que com algumas particularidades.

A despeito disso, tramita no Congresso Nacional o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 (Brasil, 2024), que tem por objetivo regulamentar o trabalho sob demanda, que é basicamente a modalidade de contratação que se desenvolve sob as plataformas. Em que pese o fato de essa proposta de regulamentação do trabalho plataformizado oferecer uma situação melhor do que a que se apresenta atualmente, busca-se mais uma vez uma institucionalização de formas precárias de trabalho, criando mais uma categoria de trabalhadores com menos direitos que outras. Na verdade, atualmente, vive-se uma situação na qual uma prática recorrente não encontra enquadramento adequado na legislação. Como citado pela própria Agência Senado (2020), os trabalhadores de aplicativos encontram-se em um “limbo jurídico”. É mais uma das múltiplas situações que conformam, no Brasil, aquilo que Nogueira e Zucoloto (2019) chamam de “semiformalidade”.²⁰

Em resumo, concorda-se com a conclusão de De Stefano (2016) de que a criação de categorias intermediárias pode terminar por se provar um obstáculo para o alcance de uma proteção trabalhista completa quando relações de emprego são escamoteadas. Como foi dito,

20. Para uma síntese do conceito de semiformalidade, ver Nogueira (2018).

a plataformização do trabalho tem se mostrado como o ápice de uma tendência possibilitada pelo uso de novas TICs, que enseja uma perda de relevância do contrato de trabalho em tempo integral com direitos assegurados.²¹ Nada impede, porém, que novas TICs joguem outras ondas de ocupações nessas zonas cinzentas da legislação trabalhista, e, por conseguinte, não se deve tomar essa tendência como inevitável, isto é, determinada inexoravelmente pela tecnologia. Mostramos que a plataformização do trabalho causou uma precarização das ocupações atingidas, mas a criação de uma nova categoria de trabalhadores que detenham apenas parte dos direitos trabalhistas ainda representaria uma precarização. Como salientado em Nogueira e Carvalho (2021), é um caso de institucionalização de formas de subemprego.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste estudo mostramos como o modelo de trabalho plataformizado se baseia em um vetor de precarização, representando, por um lado, menores patamares de renda, formalização²² e contribuição previdenciária, e, por outro lado, maiores jornadas semanais de trabalho.

Utilizando dados da PNAD e da PNAD Contínua, revelou-se que, no caso de motoristas de automóveis no setor de passageiros, a ascensão do trabalho mediado por aplicativos, além de ter representado maior proporção de jornadas mais longas e menor contribuição previdenciária, causou forte queda da renda média auferida. Ademais, implicou igualmente um aumento da sobre-educação mais acelerada que a tendência nacional, elevando a proporção de trabalhadores com ensino superior nessa ocupação.²³

No caso de motociclistas e entregadores, notou-se que, além dos efeitos negativos sobre a renda, jornada e contribuição previdenciária, houve impacto negativo sobre a formalidade da ocupação. Mostrou-se que as ocupações de entregadores de mercadorias e motoboys possuíam um razoável grau de trabalhadores com carteira assinada, e que o trabalho por meio de plataformas, além de causar elevação dos trabalhadores autônomos, foi acompanhado de um aumento dos trabalhadores sem carteira entre aqueles que não utilizavam o trabalho por meio de aplicativos. Ou seja, a precarização se estendeu a todas as ocupações plataformizadas, mas não apenas entre aqueles que diretamente trabalham para um aplicativo, pois houve um transbordamento do efeito para os demais trabalhadores do setor.

Por fim, o que se buscou neste estudo foi separar a ficção dos fatos. Uma ficção que se cristaliza a partir da reprodução de um construto discursivo, uma imagem fabricada, como realidade dada. O que os dados aqui analisados tornam evidente é uma crescente precarização das condições de trabalho. E, mais do que isso, uma situação na qual trabalhadores que estão submetidos a uma real condição de trabalho subordinado (e precarizado) reproduzem a narrativa (ou ideologia) que vem sendo amplamente difundido e se supõe ser “empreendedores de si mesmos”.

21. Sobre a relação dessa forma de emprego padrão e o trabalho precário e a informalidade, ver a discussão em Nogueira e Carvalho (2021).

22. Corroborando o relato contido em Festi (2023, p. 77), de motoboy que possuía carteira de trabalho e que atualmente não consegue encontrar trabalho formal nessa ocupação. Diga-se de passagem, que a Loggi exige que seus entregadores sejam MEI.

23. Sobre o conceito de sobre-educação no mercado de trabalho e para uma visão geral desse fenômeno na realidade brasileira, ver Carvalho e Reis (2023).

REFERÊNCIAS

- ABÍLIO, L. Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*? **Estudos Avançados**, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020.
- ABRAHAM, K.; AMAYA, A. Probing for informal work activity. **Journal of Official Statistics**, v. 35, n. 3, p. 487-508, 2019.
- ABRAHAM, K. *et al.* **Measuring the gig economy**: current knowledge and open issues. Cambridge, Estados Unidos: NBER, ago. 2018. (NBER Working Paper, n. 24950).
- ABRAHAM, K. *et al.* Reconciling survey and administrative measures of self-employment. **Journal of Labor Economics**, v. 39, n. 4, p. 825-860, 2021a.
- ABRAHAM, K. *et al.* **Driving the gig economy**. [S.l.]: [s.n.], 2021b. Disponível em: https://www.aeaweb.org/aea/2022conference/program/pdf/14036_paper_DDZKbDhn.pdf?display. Acesso em: 11 nov. 2023.
- AGÊNCIA SENADO. Projeto regulamenta regime de trabalho em aplicativos. **Senado Notícias**, 28 jul. 2020. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/07/28/projeto-regulamenta-regime-de-trabalho-em-aplicativos#:~:text=As%20plataformas%20ser%C3%A3o%20obrigadas%20a,propor%C3%A7%C3%A3o%20das%20horas%20de%20atividade>. Acesso em: 8 nov. 2023.
- ANTUNES, R.; FILGUEIRAS, V. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr.-jul. 2020.
- BOERI, T. *et al.* Solo self-employment and alternative work arrangements: a cross-country perspective on the changing composition of jobs. **Journal of Economic Perspectives**, v. 34, n. 1, p. 170-95, 2020.
- BRASIL. **Projeto de Lei Complementar nº 12 de 2024**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por operadoras de empresas aplicativos transporte remunerado de privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília: Congresso Nacional, 2024.
- CARVALHO, S. S. Uma visão geral da reforma trabalhista. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, n. 63, p. 81-94, out. 2017.
- CARVALHO, S. S.; REIS, M. C. Evolução da sobre-educação no mercado de trabalho no Brasil entre 2012 e 2022: primeiros resultados. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, n. 75, p. 1-14, abr. 2023.
- CARVALHO, S. S.; NOGUEIRA, M. **Você deve lutar pela xepa da feira e se sentir recompensado**: evidências da plataformização e a precarização do trabalho no Brasil. Rio de Janeiro: Ipea, fev. 2024. (Texto para Discussão, n. 2951).
- DE STEFANO, V. **The rise of the “just-in-time workforce”**: on-demand work, crowd work and labour protection in the “gig-economy”. Genebra: ILO, jan. 2016. (Conditions of Work and Employment Series, n. 71).

FESTI, R. O controle algorítmico e a corrosão do trabalho: o caso dos entregadores por aplicativos no Distrito Federal. *In: ANTUNES, R. (Org.). Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais.* São Paulo: Boitempo, 2023.

GROHMANN, R.; QIU, J. Contextualizando o trabalho em plataformas. **Contracampo**, v. 39, n. 1, p. 1-10, 2020.

GIUPPONI, G.; XU, X. **What does the rise of self-employment tell us about the UK labour market?** Londres: IFS, 19 nov. 2020. Disponível em: <https://ifs.org.uk/publications/what-does-rise-self-employment-tell-us-about-uk-labour-market>. Acesso em: 11 nov. 2023.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. A *gig economy* no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. **Carta de Conjuntura**, n. 53, p. 1-14, 2021.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. Painel da *gig economy* no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. **Carta de Conjuntura**, n. 55, p. 1-12, 2022.

GÓES, G. *et al.* A proteção social dos trabalhadores da *gig economy* do setor de transporte no Brasil. **Carta de Conjuntura**, n. 58, p. 1-8, 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Teletrabalho e trabalho por meio de plataforma digitais 2022.** Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102035>. Acesso em: 10 dez. 2023.

KATZ, L.; KRUEGER, A. The rise and nature of alternative work arrangements in the United States, 1995-2015. **ILR Review**, v. 72, n. 2, p. 382-416, 2019a.

KATZ, L.; KRUEGER, A. Understanding trends in alternative work arrangements in the United States. **The Russell Sage Foundation Journal of the Social Sciences**, v. 5, n. 5, p. 132-146, 2019b.

MANZANO, M.; KREIN, A. **A pandemia e o trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos no Brasil.** Campinas: Unicamp/Cesit, 2020.

NOGUEIRA, M. O. Infinitos tons de cinza: entre o formal e o informal, o Brasil se faz no semiformal. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, n. 64, p. 87-97, 2018.

NOGUEIRA, M. O.; CARVALHO, S. S. **Trabalho precário e informalidade:** desprecarizando suas relações conceituais e esquemas analíticos. Brasília: Ipea, 2021. (Texto para Discussão, n. 2707).

NOGUEIRA, M. O.; ZUCOLOTO, G. F. **Um pirilampo no porão:** um pouco de luz nos dilemas da produtividade das pequenas empresas e da informalidade no Brasil. 2. ed. Brasília: Ipea, 2019.

SCHMIDT, F. **Digital labour markets in the platform economy:** mapping the political challenges of crowd work and gig work. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, jan. 2017.

SILVA, S. P. O panorama laboral brasileiro no contexto recente da economia latino-americana. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, n. 64, p. 73-84, 2018a.

SILVA, S. P. A estratégia argumentativa da reforma trabalhista no Brasil à luz de dados internacionais. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, n. 64, p. 99-110, 2018b.

SILVA, S. P.; CORSEUIL, C. H.; COSTA, J. (Org.). **Impactos da pandemia de covid-19 no mercado de trabalho e na distribuição de renda no Brasil**. Brasília: Ipea, 2022.

SUPIOT, A. *Homo juridicus*: ensaio sobre a função antropológica do direito. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

WOODCOCK, J.; GRAHAM, M. **The gig economy**. Cambridge, Reino Unido: Polity, 2019.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

GRAHAM, M.; ANWAR, M. The global gig economy: towards a planetary labour market? **First Monday**, v. 24, n. 4, abr. 2019.