

ACIDENTES DE TRÂNSITO E PANDEMIA: RETRATO DA PRECARIIDADE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO DO MOTOBOY ENTREGADOR

TRAFFIC ACCIDENTS AND THE PANDEMIC: A SNAPSHOT OF THE POOR WORKING CONDITIONS OF THE MOTORCYCLE DELIVERY DRIVER

*Marcele Marques Rodrigues**

Resumo: *O presente artigo pretende analisar os impactos da intensificação da precarização do trabalho dos entregadores por aplicativo durante a pandemia da covid-19, a partir da premissa humanitária do direito à saúde e à segurança no trabalho, limitando-se a análise aos trabalhadores que realizam a atividade em motocicleta. O diagnóstico das condições laborais perpassa, inicialmente, pelo exame do processo de informalização que tem atingido a categoria dos motofretistas nos últimos anos, impulsionado pela entrada dos aplicativos no mercado de entregas. Adiante, a partir da confrontação de dados estatísticos acerca dos acidentes de trânsito nos anos de 2019 e 2020, será investigada a hipótese de uma possível relação entre a degradação das condições laborais dos motoboys entregadores e o aumento de mortes de motociclistas no trânsito no período pandêmico. O âmbito da análise restringir-se-á ao estado de São Paulo, por contar com o maior número de óbitos no trânsito comparativamente ao restante do Brasil e por apresentar um grande contingente de trabalhadores que atuam como entregadores por aplicativo. Ao final, conclui-se pela urgência da efetivação das garantias fundamentais trabalhistas relacionadas à saúde e à segurança do trabalhador, a fim de que a prestação do trabalho se desenvolva em compatibilidade com a subsistência digna do obreiro.*

Palavras Chave: *Entregadores por aplicativo. Acidente de trânsito. Pandemia.*

Abstract: *This paper aims to analyse the impacts of the ever-growing labour precariousness among workers in delivery platforms during the covid-19 pandemic, based on the humanitarian premise of the right to health and safety at work. The analysis is constrained to those workers who perform the activity on a motorcycle. The diagnosis of the working conditions goes through, initially, the examination of the informalisation process that has*

* Graduanda em Direito na Universidade de Brasília (UnB).

Palavra Seca

been affecting the motorcycle couriers in the last few years, boosted by the entry of apps into the delivery market. Ahead, based on the comparison of statistical data about traffic accidents in 2019 and 2020, the hypothesis of a possible liaison between the degradation of the delivery courier's working conditions and the increase of motorcyclist's deaths due to traffic accidents during the pandemic period will be investigated. The scope of the analysis will be constrained to the state of São Paulo, since it has the highest rate of traffic fatality compared to the rest of Brazil and due to the fact that it has a large contingent of people who work as motorcycle couriers via mobile apps. Lastly, it is concluded that there is an urgent need to implement fundamental labour rights related to the worker's health and safety, so that the work is performed following the labourer's dignified subsistence.

Key Words: Delivery workers. Traffic accident. Pandemic.

INTRODUÇÃO

De acordo com pesquisa realizada pelo Instituto Locomotiva, em 2019, somente a principal empresa de *delivery* por aplicativo no Brasil, a iFood, possuía aproximadamente 120 mil entregadores cadastrados espalhados pelo território nacional.¹ Já em 2020, em meio ao contexto de alastramento da pandemia da covid-19 no país, o número de entregadores da mesma empresa passou de 147 mil para 170 mil, apenas entre os meses de fevereiro e março.² Sua maior concorrente, a Rappi, chegou a registrar um pico de 300% de crescimento na quantidade de cadastramentos de entregadores no aplicativo.³

Os números apresentados indicam significativo incremento no contingente de trabalhadores dessas empresas-aplicativo,⁴ o qual se revela ainda maior do que os dados aqui mencionados permitem estimar, dada a existência de grande quantidade de plataformas do mesmo gênero e que se encontra em franca expansão com o surgimento de outras novas.

Vale ressaltar que grande parte dessas empresas não disponibiliza publicamente os dados acerca do contingente de trabalhadores que para elas prestam serviços, de maneira que se torna difícil estimar os números reais e analisar precisamente as transformações que se operam nesse novo ramo do

¹OLIVEIRA, C.; SALOMÃO; FONSECA, K., 2019.

²SALOMÃO, 2020.

³ Ibid.

⁴ Termo cunhado por Abílio em: *Uberização do trabalho: A subsunção real da viração*, 2017.

Palavra Seca

mercado de trabalho, bem como a influência de diferentes variáveis – econômica, político-legislativa, social, entre outras – sobre essas mudanças.

Outro ponto que se torna de difícil investigação, em virtude da total falta de transparência das empresas detentoras das plataformas, tanto ante o consumidor quanto ante o trabalhador, diz respeito às condições de trabalho vivenciadas pelos profissionais. Conforme já constatou Abílio,⁵ os critérios pré-estabelecidos que orientam a realização da atividade não são claros nem mesmo aos entregadores. Porém, a experiência dos trabalhadores traz importantes elementos para essa análise, que revela, ainda na linha da pesquisa desenvolvida por Abílio,⁶ a existência de precárias condições de trabalho, caracterizadas por jornadas extenuantes e baixa remuneração.

A esse cenário de intensa exploração dos trabalhadores agrega-se uma crise sanitária, ocasionada pelo alastramento da pandemia da covid-19 no Brasil, que, ao mesmo tempo que escancarou à sociedade as condições de trabalho a que são submetidos os entregadores, intensificou a precariedade já existente, conforme aponta pesquisa do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho da Unicamp (Cesit - Unicamp), realizada no período de 13 a 27 de abril de 2020, sobre as condições de trabalho dos entregadores de aplicativo durante a pandemia.⁷ Os resultados da pesquisa demonstraram um incremento das já excessivas jornadas cumpridas pelos entregadores, ao passo que houve queda geral no rendimento auferido por eles. Sobre os motivos para a relação inversa entre as dimensões remuneração e tempo de trabalho, os pesquisadores indicaram que:

A percepção dos entregadores é que **o aumento da jornada está relacionado à contratação de grande número de novos entregadores durante a pandemia, o que gerou uma oferta maior de entregadores disponíveis, provocando, como consequência, a redução das chamadas para entregas. Para manter a remuneração, os entregadores passaram a trabalhar mais horas. Associado a isso, houve redução de períodos com tarifas dinâmicas e redução de oferta de prêmios.**⁸ (Grifo nosso).

Sobre a queda da remuneração dos entregadores, pontuaram que:

É possível, então, aventar a **possibilidade de que as empresas estejam promovendo o rebaixamento do valor da força de trabalho** daqueles que já se encontravam nesta

⁵ ABÍLIO, 2019, p. 3.

⁶ Ibid., p.7.

⁷ ABÍLIO *et al.*, 2020, p. 15.

⁸ Ibid., p. 11.

Palavra Seca

atividade antes da pandemia, prática que seria **amparada pelo aumento do contingente de trabalhadores de reserva e adoção de forma nociva de uma política de aumento do número de entregadores.**⁹ (Grifo nosso).

Paradoxalmente, em que pese terem registrado durante a pandemia da covid-19, mês após mês, grande aumento na solicitação de seus serviços,¹⁰ as empresas-aplicativo suprimiram, unilateralmente, mecanismos que possibilitavam ao entregador auferir maior renda, como as bonificações e as tarifas dinâmicas. Com isso, conforme apontou a referida pesquisa,¹¹ os trabalhadores se viram obrigados a trabalhar por mais tempo para manter a remuneração que tinham antes da pandemia.

Registre-se que, conforme constatado por Abílio, as empresas detentoras dos aplicativos estabelecem o valor do trabalho e determinam unilateralmente as formas de bonificação do trabalhador, a partir de parâmetros sobre os quais não há qualquer clareza. Não bastasse isso, ainda mudam as regras do jogo constantemente, novamente sem expor como estas passarão a operar.¹²

Assim, é possível vislumbrar, na prática, durante a pandemia da covid-19 no Brasil, a partir da experiência dos entregadores abordada na mencionada pesquisa realizada por pesquisadores do Cesit - Unicamp, o que já havia sido constatado por Abílio na obra “Uberização: a era do trabalhador just-in-time”?¹³ Isto é, a falta de transparência quanto aos critérios que controlam diretamente o trabalho do entregador – a forma da distribuição, da remuneração, do controle sobre o trabalho – e a possibilidade de alteração unilateral, a tempo e modo das empresas detentoras dos aplicativos, desses critérios.

Diante desse contexto, o presente artigo busca analisar os efeitos deletérios na saúde e na segurança dos trabalhadores provocados pela política nociva de incremento da extração de mais-valia adotada pelas empresas-aplicativo. Para tanto, serão explorados ao longo dos tópicos seguintes: (i) o processo que culminou na informalização da categoria dos motoboys; (ii) a intensificação da precariedade de condições de trabalho dos motoboys durante a pandemia da covid-19; e (iii) as relações existentes entre a intensa precarização do trabalho e o incremento da mortalidade dos motoboys em acidentes de trânsito durante a pandemia da covid-19.

⁹ Ibid., p. 9.

¹⁰ MOBILIS..., 2020.

¹¹ ABÍLIO *et al.*, 2020, p. 11.

¹² ABÍLIO, 2019, p. 3.

¹³ ABÍLIO, 2020, p. 116.

Palavra Seca

I. O PROCESSO DE INFORMALIZAÇÃO DA CATEGORIA DE MOTOFRETISTAS E AS IMPLICAÇÕES NA SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHADOR

Segundo aponta Abílio em pesquisa empírica realizada com motofretistas entre 2014 e 2019, está em curso um processo de crescente informalização do trabalho no que concerne a essa categoria de trabalhadores, na medida em que as empresas detentoras de aplicativos “[...] vêm monopolizando e reestruturando profundamente diferentes setores econômicos”.¹⁴

A materialidade desse processo confirma-se na experiência dos motoboys e nas transformações que vem sofrendo o próprio setor econômico. Conforme nos alerta, desde 2017, o Sindicato das Empresas de Distribuição das Entregas Rápidas do Estado de São Paulo (SEDERSP), representado por Fernando Souza, presidente do sindicato patronal:

Além da crise, enfrentamos a entrada dos aplicativos irregulares, que cresceram bastante, principalmente em 2016, e tiraram vários motoboys da formalidade, com a ilusão de melhores condições de trabalho, desestabilizando muitas empresas regulares.¹⁵

O sindicato laboral, por sua vez, representado pelo presidente do Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas do Estado de São Paulo (Sindimoto/SP), Gilberto Almeida dos Santos, acrescenta que a entrada desses aplicativos “provocou uma concorrência desleal e fez com que os preços das entregas caíssem porque, como não pagam uma série de impostos que as empresas convencionais pagam, seus preços são menores”. Informou, ainda, que à época a entidade denunciou essas empresas ao Ministério Público do Trabalho por “práticas abusivas, desrespeito ao trabalhador, entre outras situações que prejudicam a categoria”.¹⁶

Diante da consolidação desse cenário de crescente informalização, concluiu Abílio que está em andamento, para a categoria dos motoboys, um processo que se convencionou chamar de uberização. Segundo a autora:

¹⁴ ABÍLIO, 2019, p. 3.

¹⁵ RODRIGUES, 2017 apud SEDERSP, 2017.

¹⁶ *Ibid.*

Palavra Seca

[...] a uberização é um processo de informalização do trabalho que o organiza de uma nova forma e ao mesmo tempo se apropria produtivamente de diferentes aspectos socioeconômicos, que são informalmente incorporados na própria gestão. A atual condição dos motoboys deixa clara a monopolização promovida pelas empresas-aplicativo, o que possibilita que estas reorganizem o trabalho, alterem o perfil e a identidade profissional dos trabalhadores e rebaixem o valor de sua força de trabalho. Motoboys veem hoje sua profissão ser profundamente transformada, subordinada a novas formas de controle, novas formas de remuneração e de distribuição do trabalho.¹⁷(Grifo nosso).

Assim, para além de estarem reorganizando a forma de prestação do trabalho em si, as empresas-aplicativo estão reconfigurando todo um mercado de trabalho, empurrando para a informalidade um contingente inestimável de trabalhadores antes detentores de vínculos formais de emprego, resguardados pela proteção dos direitos trabalhistas. Esses trabalhadores agora se veem, num contexto de crise econômica, sem perspectiva e sem opções, senão a de aceitar as novas configurações de trabalho impostas unilateralmente pelas plataformas digitais.¹⁸

Vale destacar que, conforme denunciaram os sindicatos laboral e patronal do setor de entregas no estado de São Paulo,¹⁹ as cooperativas e as empresas interpostas, por meio das quais havia a contratação de motofretistas como empregados, não estão conseguindo concorrer com as novas plataformas digitais que oferecem os mesmos serviços, o que catalisa e culmina no processo de informalização. Representativa dessa problemática é a conjuntura apontada por Abílio:

Em 2019 entrevistamos Mauro, 39 anos, branco, motoboy há 15 anos. A relação de trabalho de Mauro com os aplicativos evidencia muito das complicações de tornar-se um autônomo uberizado. Explica que **a maioria das empresas terceirizadas não conseguiu se manter na concorrência com as empresas-aplicativo**, identificando um **processo de monopolização** ou cartelização **que possibilita um rebaixamento do valor de sua força de trabalho**. Para esse profissional, inicialmente o trabalho por aplicativo possibilitou um aumento significativo em seu

¹⁷ ABÍLIO, 2019, p. 9.

¹⁸ Ibid., p. 8.

¹⁹ RODRIGUES, 2017 apud SEDERSP, 2017.

Palavra Seca

rendimento; com o aumento da concorrência entre os motoboys e entre as empresas-aplicativo, somados à crise econômica, o trabalho de Mauro vai se tornando cada vez mais difícil. Precisa estender cada vez mais sua jornada de trabalho e mesmo assim não consegue garantir a remuneração que tinha anteriormente.²⁰ (Grifo nosso).

Na mesma linha, temos a confirmação desse processo de informalização pela experiência de outros motoboys, como Paulo Galo, líder dos entregadores antifascistas, que afirma: “eu fui motoboy em 2012 de carteira assinada. E quando eu tive que voltar para a categoria em 2019, eu achava que eu era um motoboy né, ou seja, pra mim, o mundo, ele mudou, e eu não percebi que o mundo mudou. Em 2019 eu já não era mais motoboy, eu era um entregador”.²¹

Essa transformação da categoria dos motoboys operada a partir do processo de informalização se insere em um contexto muito mais amplo, dentro do qual a economia assume novos formatos. Uma dessas novas formas é a da *gig economy* (ou economia dos bicos), que, conforme define De Stefano, não é um ramo separado da economia, mas, sim, parte de um fenômeno muito maior, de casualização e informalização do trabalho, bem como de propagação de formas não padronizadas de emprego.²²

Agig economy provoca justamente o que tem demonstrado a experiência dos trabalhadores: a transformação de um trabalho formal, regularizado, que passava por uma série de certificações estatais com o intuito de ser exercido legalmente, para uma atividade que sequer é reconhecida formalmente como trabalho e que não exige experiência profissional daquele que adere à plataforma. É a transmutação de um labor desenvolvido profissionalmente para um bico realizado por quem atende aos requisitos mínimos exigidos pela plataforma. Conforme brada a narrativa empresarial, trata-se de uma atividade desempenhada com grande flexibilidade de horários, ou, ainda, no tempo livre pelos “prestadores de serviço”, “autônomos”, ou, como as plataformas denominam, pelos “parceiros” ou “colaboradores”.

Desses processos de superexploração do trabalho nasce, consoante alerta Antunes, “um novo vocabulário empresarial no mundo do trabalho”,²³ que cunha termos como:

“Sociedade do conhecimento”, “capital humano”, “trabalho em equipe”, “times ou células de produção”, “salários

²⁰ ABÍLIO, 2019, p. 7.

²¹ UBERIZAÇÃO..., 2020, 47 min 19 s.

²² DE STEFANO, 2016, p. 3.

²³ ANTUNES, 2018, p. 295.

Palavra Seca

flexíveis”, “envolvimento participativo”, “trabalho polivalente”, “colaboradores”, “PJ”. E mais: “empreendedor”, “economia digital”, “trabalho digital”, “trabalho on line” etc. Todos impulsionados por “metas” e “competências”, esse novo cronômetro da era digital que corrói e exangue cotidianamente a vida no trabalho.²⁴

As plataformas digitais vão, então, se utilizar desse vocabulário para consolidar a narrativa empresarial de “empreendedorismo”, do “seja empreendedor de si mesmo”, atuando na agressiva massificação e propagação desse discurso, com o objetivo de convencer a todos, sobretudo os trabalhadores, de que não existe ali relação empregatícia. Existem, no máximo, relações de consumo.

A propaganda que a plataforma faz de si mesma a coloca como mera intermediadora, que conecta duas partes: a oferta de serviços por prestadores “autônomos” cadastrados e a demanda de consumidores por esses serviços. As empresas-aplicativos, segundo alegam, somente fornecem o recurso tecnológico que permite que a oferta e a demanda se encontrem. Tanto é que o maior argumento dessas plataformas é o de que não atuam no setor de transportes (para o caso da Uber) ou de *delivery* (para o iFood), mas, sim, no de tecnologia.²⁵ Para Abílio, nessa configuração, que é “a máxima do discurso liberal”, “o trabalhador se apresenta como um nano-empendedor, mas em realidade ele é um auto-gerente subordinado”.²⁶ A partir desses artifícios e do amplo aparato publicitário de que dispõem para difundir seu discurso, as plataformas digitais apresentam-se como uma economia compartilhada, colaborativa, e rejeitam a forma trabalho de todas as maneiras, não reconhecendo sua existência. A reprodução dessa narrativa mascara a realidade desses indivíduos que são, de fato, trabalhadores e introjeta neles, conforme prescreve Carelli, “um sentimento de empresa de si mesmo em concorrência com os outros trabalhadores, e não de iguais que, juntos, podem se fortalecer”.²⁷

É possível perceber a magnitude desse discurso quando induz uma multidão de indivíduos uberizados a rejeitar a condição de trabalhador, multidão essa que, portanto, acaba internalizando a narrativa empresarial imposta. Com base nesse engodo, produz-se a ideia de trabalho como prisão, conforme indica Luciana Conforti,²⁸ a qual pode ser sintetizada a partir da noção de que o trabalho subordinado tolhe a liberdade do sujeito trabalhador, que essa forma de trabalho seria incompatível com sua autodeterminação, e

²⁴ Ibid., p. 295-296.

²⁵ IFOOD, 2020.

²⁶ UBERIZAÇÃO..., 2019, 55 min 30 s.

²⁷ GIG..., 2019, 40 min 19 s.

²⁸ RESENHA..., 2021, 1 h 38 min 55 s.

Palavra Seca

que reside na autonomia a libertação do indivíduo. Trata-se, portanto, de uma deturpação do conceito justrabalhista de autonomia.

Com efeito, a extrema individualização do trabalho, conforme já alertou Antunes,²⁹ aliada à produção discursiva do empreendedorismo acabam por destruir a percepção do trabalhador enquanto sujeito coletivo, retirando dele o sentimento de pertencimento a uma classe trabalhadora. A convergência desses dois elementos, isto é, da individualização do trabalho e do discurso empresarial, promove, por fim, a fragmentação do coletivo, o que passa a funcionar como um dos mecanismos potencializadores da precarização das condições laborais, na medida em que enfraquece a capacidade de enfrentamento coletivo dos trabalhadores. Nessa linha, é o que indica Fonseca:

Hoje, o engodo do trabalho livre/autônomo busca minar qualquer tipo de reivindicação, mediante a falácia de que estariam nas mãos do próprio trabalhador as decisões quanto à intensidade de trabalho e sua consequente remuneração, o sucesso ou o insucesso em ser um empreendedor.³⁰

E ainda:

[...] percebe-se uma forte crise envolvendo o próprio sindicalismo contemporâneo (e este é o ponto nevrálgico da questão), provocada pelo crowdsourcing, pela informalidade e pelo contrato de prestação de serviços a terceiros – que fragmentaram as categorias profissionais e pulverizaram os locais de trabalho.³¹

Dessa forma, o amplo processo de uberização é subsidiado pela manipulação da opinião pública praticada pelas plataformas digitais, que se declaram, na linha do que defendem Oliveira, Carelli e Grillo,³² como tecnologias disruptivas, totalmente revolucionárias e inovadoras, inalcançáveis pelo nosso ultrapassado ordenamento jurídico, de maneira que seus formatos não se subsomem a nenhuma categoria do direito civil, tributário e trabalhista.

Com base nessa argumentação, as plataformas digitais vão se desvincilhando de responsabilidades fiscais e trabalhistas, bem como de custos que lhes seriam inerentes caso atuassem com regularidade, dentro dos contornos da lei.

²⁹ ANTUNES, 2018, p. 162.

³⁰ FONSECA, V., 2020, p. 371.

³¹ Ibid., p. 369.

³² OLIVEIRA, M.; CARELLI; GRILLO, 2020, p. 15.

Palavra Seca

Nesse sentido, cabe a nós, enquanto sociedade, questionarmos para onde são transferidos esses custos, porque não são simplesmente eliminados e desaparecem, como se se diluíssem pela utilização de avançados recursos tecnológicos que maximizariam os ganhos a partir da redução de custos. A desoneração das plataformas digitais, segundo aponta Abílio,³³ acarreta um realocação de custos e riscos para o trabalhador, o que ocorre às expensas de sua saúde e segurança, conforme será abordado no próximo tópico.

II. ACIDENTES DE TRÂNSITO E PANDEMIA: RETRATO DA PRECARIIDADE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO DO MOTOBOY ENTREGADOR

De acordo com levantamento realizado pelo Instituto Sou da Paz a partir de dados do Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo (Infosiga SP), entre 24 de março e 30 de junho de 2020, 42% das pessoas mortas em acidentes de trânsito na cidade de São Paulo eram motociclistas, ao passo que, no mesmo período em 2019, eles representaram 33% das vítimas fatais. Enquanto isso, houve significativa redução de óbitos dos demais tipos de vítimas (pedestres e ocupantes de automóveis). Para o estado de São Paulo, os números são semelhantes: entre 24 de março e 30 de junho de 2019, condutores de motocicletas responderam por 35% desses óbitos. No mesmo período de 2020, esse indicador subiu para 42%.³⁴

Esses dados contrastam com levantamento realizado também pelo Infosiga SP, que aponta queda de 11% no número de mortes causadas por acidente de trânsito no primeiro semestre de 2020 em relação ao mesmo período de 2019, no estado de São Paulo.³⁵ Comparando-se os dois anos em sua totalidade, houve queda de 7,6% de óbitos causados por esses acidentes: foram 5.023 em 2020 e 5.439 em 2019.³⁶

Nesse sentido, importa relembrar que, com o isolamento social imposto no estado de São Paulo a partir de 24 de março de 2020, o fluxo de veículos em circulação diminuiu, o que refletiu diretamente na queda geral de mortes no trânsito.³⁷ Conforme assinalado pelo governo estadual: “Ao cruzar os dados do Infosiga SP com o índice de isolamento do Sistema de

³³ ABÍLIO, 2017, p. 5.

³⁴ ARCOVERDE; GEMIGNANI, 2020.

³⁵ ISOLAMENTO..., 2020.

³⁶ ESTADO..., 2021.

³⁷ ISOLAMENTO..., 2020.

Palavra Seca

Monitoramento Inteligente do Governo do Estado, verifica-se que os acidentes aumentam ou reduzem praticamente na mesma proporção”.³⁸

Para os entregadores de aplicativo, no entanto, revela-se outra realidade. A análise conjunta dos dados aqui mencionados permite identificar o que já denunciavam os motofretistas sobre suas condições de trabalho durante a pandemia, sinalizando para um aumento da exposição desses trabalhadores não só ao vírus da covid-19, mas também aos acidentes de trânsito, uma vez que a demanda por entregas aumentou, mas os valores repassados aos trabalhadores diminuíram,³⁹ o que os obrigou a prolongar suas jornadas a fim de manter a remuneração.⁴⁰

Assim, é possível observar um movimento contraditório de queda generalizada nos números de acidentes de trânsito e de óbitos decorrentes destes, enquanto sobe drasticamente o número de motociclistas que são vítimas fatais no trânsito no período da pandemia.

Conforme aponta Gilberto Almeida dos Santos, motofretista e presidente do Sindimoto/SP:

O resultado assustador nas mortes dos motoboys é por conta da política predatória que as empresas de apps praticam no setor, induzindo os trabalhadores a altos ganhos, que na realidade não acontece, e não desenvolvendo nenhuma responsabilidade social.⁴¹

A fala do líder sindical sintetiza bem a estratégia de gamificação do trabalho adotada pelas plataformas, consistente em incentivar a produtividade dos entregadores por meio de prêmios. Estudos têm apontado, no entanto, que as premiações vinculadas ao cumprimento de metas oferecidas pelo aplicativo são inalcançáveis, isso porque quando o entregador está perto de atingir a meta, o aplicativo passa a priorizar outros trabalhadores na distribuição da demanda, fazendo com que aquele entregador permaneça mais tempo on-line, buscando a entrega que vai lhe garantir o bônus, mas esta nunca chega.⁴²

Isso faz parte da programação algorítmica do aplicativo, conforme aponta Scheiber.⁴³ Assim, se o entregador atinge a meta, ele provavelmente vai se desconectar e parar de trabalhar, e não é esse o objetivo da empresa. Esse engajamento subjetivo viabilizado pela gamificação tem como

³⁸ESTADO..., 2020.

³⁹ATUAÇÃO..., 2020.

⁴⁰ ABÍLIO *et al.*, 2020, p. 11.

⁴¹ATUAÇÃO..., 2020.

⁴² ABÍLIO, 2019, p. 7.

⁴³SCHEIBER, 2017.

Palavra Seca

consequência, segundo indica Bárbara Castro,⁴⁴ a extensão da jornada de trabalho e, conseqüentemente, a maximização dos lucros para a empresa.

Para controlar o tempo de trabalho, as plataformas contam, ainda, com a estratégia de precificação do trabalho, que é feita de modo unilateral pela empresa, sem que sejam expostas a forma de funcionamento e as variações a que estão sujeitos os critérios de remuneração. A ausência de garantias sobre a remuneração leva esse trabalhador a ficar eternamente disponível para o trabalho, conforme indica Abílio.⁴⁵ Nessa linha, apontam Oliveira, Santos e Rocha que:

No caso brasileiro do Ifood, é notório um **dirigismo econômico e sem possibilidade de averiguação da correta aplicação dos critérios utilizados**. Segundo a empresa, e como consta nos termos de uso, o valor a ser pago aos entregadores depende das seguintes variáveis: “(i) ponto(s) de coleta(s); (ii) ponto(s) de entrega(s); (iii) distância percorrida; (iv) tempo para deslocamento; (v) condições de trânsito e (vi) oferta e demanda” (IFOOD, 2020). Isto é, a precificação do trabalho alheio é feita exclusivamente pela plataforma Ifood. **O entregador, sem acesso ao conjunto desses dados e a compreensão dos algoritmos da plataforma, fica sujeito a um controle econômico sobre o valor de sua força de trabalho, inclusive sequer podendo verificar a correção dos critérios aplicados.**⁴⁶ (Grifo nosso).

A essa conjuntura de precarização das relações laborais dos motoboys entregadores agregou-se a crise sanitária ocasionada pela covid-19. É nesse contexto em que o Decreto nº 64.881, de 22 de março de 2020, impõe a quarentena no estado de São Paulo e estabelece o serviço de *delivery* como atividade essencial, e tantos outros decretos pelo país preveem medidas semelhantes, que é possível verificar a intensificação das já precárias condições de trabalho dos entregadores de aplicativo durante a pandemia da covid-19, nos moldes do apontado por pesquisa empírica realizada com trabalhadores da categoria.⁴⁷

Como resultado do rebaixamento das condições de trabalho, implementado de maneira deliberada pelas empresas detentoras dos aplicativos, é possível apontar a hipótese de que um rol não exaustivo de características comuns tem rigidizado o trabalho dos motoboys entregadores e

⁴⁴GIG..., 2019, 38 min 58 s.

⁴⁵ ABÍLIO, 2019, p. 3.

⁴⁶ OLIVEIRA, M.; SANTOS; ROCHA, 2020, p. 79-80.

⁴⁷ ABÍLIO *et al.*, 2020, p. 15.

Palavra Seca

acentuado os riscos de acidentes de trânsito envolvendo esses trabalhadores, como: i) a queda da remuneração e o conseqüente incremento das já extenuantes jornadas de trabalho;⁴⁸ ii) o aumento da velocidade empregada pelos motoboys para fazer o maior número de entregas, já que a tarifa é baixa;⁴⁹ iii) a inexperiência no trânsito, pois esses entregadores não precisam passar por certificações estatais para exercerem a profissão e muitos são jovens que aderem ao aplicativo como alternativa ao completo desemprego, sem qualquer experiência prévia, portanto;⁵⁰ iv) o não fornecimento pelas empresas de equipamento de proteção individual (EPIs), cuja aquisição e utilização depende exclusivamente do trabalhador; e v) a utilização de uma bolsa térmica não ergonômica, que potencializa o risco de acidentes e intensifica a gravidade das lesões que pode sofrer o entregador.⁵¹

Toda essa conjuntura pode apontar para a existência de uma relação entre as condições precárias do trabalho desenvolvido pelos motoboys entregadores, agravadas na pandemia, e o aumento do número de acidentes fatais envolvendo motociclistas nesse período pandêmico.

Nesse sentido, importa destacar que, como não são reconhecidos como empregados, não são produzidas estatísticas sobre os acidentes de trabalho envolvendo os motoboys entregadores, pois, nesses casos, a lei não exige que se faça a Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT).⁵² Uma vez que não existem dados sobre esses acidentes e que não existe ainda regulação protetiva própria aplicável a esses trabalhadores, não há como responsabilizar as plataformas, embora estas se configurem como reais empregadoras, e tampouco há como se pensar políticas públicas efetivas visando à redução das mortes no trânsito dos motoboys entregadores.

Existe, nesse ponto, uma “contradição quase irônica”⁵³ no capitalismo contemporâneo, conforme apontam Antunes e Filgueiras. Do ponto de vista técnico, nunca foi tão fácil mapear as condições que acentuam os riscos de acidentes para os motoboys, uma vez que o aplicativo detém uma gigantesca base de dados em que estão registradas as jornadas, as tarefas, os percursos, os descansos, os pagamentos e até os acidentes envolvendo esses trabalhadores.⁵⁴ Por outro lado, os autores apontam que, do ponto de vista político, existe uma enorme dificuldade em “[...] impor normas de proteção ao trabalho para limitar a compulsão do capital”,⁵⁵ concluindo que:

⁴⁸ Ibid., p. 12.

⁴⁹ COMO..., 2021.

⁵⁰ ABÍLIO, 2019, p. 8.

⁵¹ CONFORTI, 2019, p. 248.

⁵² Art. 23 da lei n° 8.213/1991.

⁵³ ANTUNES; FILGUEIRAS, 2020, p. 29.

⁵⁴ Ibid., p. 39.

⁵⁵ Ibid., p. 39.

Palavra Seca

[...] o discurso de que estamos diante de novas formas de trabalho que não estão sujeitas à regulação protetiva (ou de que não é possível tal regulação) tem desempenhado papel fundamental para legitimar, incentivar, cristalizar e acentuar a falta de limites à exploração do trabalho e à precarização de suas condições. A mesma tecnologia que torna a regulação tecnicamente mais fácil é apresentada pelas empresas como fator que inviabiliza a proteção.⁵⁶

Ante a inexistência de regulação protetiva, situação que é incentivada e justificada pelas plataformas digitais,⁵⁷ verifica-se a constituição de um limbo jurídico no qual se inserem os entregadores por aplicativo, em que não está definido se são empregados, autônomos, microempreendedores ou parceiros. Essa dificuldade de enquadramento dos entregadores em categorias definidas do direito trabalhista, promovida conscientemente pelas plataformas e aceita passivamente pelo Estado, tem resultado na completa desproteção desses trabalhadores pelas normas de saúde e segurança do trabalho,⁵⁸ contribuindo para a deterioração das condições laborais.

No entanto, não é demais lembrar que a inexistência de regulação própria não é justificativa apta a legitimar violações a direitos fundamentais constitucionalmente assegurados, como aqueles previstos no art. 7º e incisos da Constituição da República Federativa do Brasil,⁵⁹ e tampouco a direitos humanos do trabalhador, dispostos em diversas convenções internacionais de observância obrigatória, a exemplo daqueles mencionados no art. 23da Declaração Universal dos Direitos Humanos.⁶⁰ Nesse sentido, tem sustentado Gabriela Neves Delgado que:

As relações de trabalho que formalmente não se encontram hoje regidas pelo Direito do Trabalho também precisam ser reconhecidas como objeto de efetiva tutela jurídica, para que o trabalhador que as exerça possa, por meio de proteção jurídica, alcançar espaço de cidadania e condição de dignidade no trabalho.⁶¹

Dessa forma, é inaceitável que determinados trabalhadores não sejam abarcados pela ampla gama de proteções sociais e laborais, incorporadas ao ordenamento jurídico vigente, sob a justificativa de que eles não se

⁵⁶ Ibid., p. 29-30.

⁵⁷ Ibid., p. 30.

⁵⁸ SILVA, 2019, p. 1.

⁵⁹ BRASIL, 1988.

⁶⁰ ONU, 1948.

⁶¹ DELGADO, 2015, p. 200.

Palavra Seca

enquadrariam nas tradicionais definições justralhistas. Faz-se necessário e urgente, portanto, que o Estado ofereça garantias mínimas a esses trabalhadores, a fim de viabilizar o desempenho do trabalho em condições dignas.

CONCLUSÃO

Ao longo dos últimos anos, tem se observado um processo de crescente informalização da categoria dos motoboys, que se insere em um contexto maior de uberização das relações de trabalho. Com essas transformações em curso, constatou-se que as plataformas digitais têm reestruturado o mercado de trabalho a partir de novos processos de flexibilização e precarização.⁶²

À intensa deterioração das condições de trabalho dessa categoria de trabalhadores somou-se uma crise sanitária, ocasionada pela pandemia da covid-19, que aprofundou o processo de precarização e resultou no incremento de óbitos de motoboys decorrentes de acidentes de trânsito. Evidencia-se, assim, a existência de um movimento paradoxal, em que o Estado considera, no período pandêmico, o trabalho desenvolvido pelos entregadores como serviço essencial, ao passo que não lhes dispensa nenhuma garantia ou proteção social.

Assim, a falta de reconhecimento justralhista se opera em diversas instâncias político-sociais, perpassando pela negação da condição de trabalhador pelas próprias empresas detentoras das plataformas, pelo não reconhecimento de direitos trabalhistas pelo Poder Judiciário, e pela opção política do Estado em não promover a regulação protetiva dessas novas formas de trabalho.

Diante desse cenário, é fundamental e urgente reafirmar o papel do direito do trabalho enquanto instrumento de promoção da dignidade do sujeito trabalhador, assegurando-se um rol mínimo de direitos que resguardem sua saúde e segurança, bem como possibilitem sua subsistência de modo digno. Essa é uma tarefa que cabe aos intérpretes do direito, na atuação jurídica visando à proteção do trabalhador vulnerável; ao Estado, enquanto regulador das relações entre os diferentes atores sociais; e à classe trabalhadora como um todo, reconhecido o potencial emancipador da organização coletiva dos trabalhadores.

⁶² ABÍLIO, 2019, p. 3.

Palavra Seca

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020. DOI: <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>. Online. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/VHXmNyKzQLzMyHbgcGMNNwv/?lang=pt>. Acesso em: 25 mar. 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Revista Psicoperspectivas**, v.18, n.3, 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>. Online. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-69242019000300041&script=sci_arttext. Acesso em: 24 mar. 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: A subsunção real da viração, **Site Passapalavra/ Blog da Boitempo**, 2017. Disponível em <https://bit.ly/3uVS3yH>. Acesso em: 27 mar. 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; ALMEIDA, Paulo Freitas; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; FONSECA, Vanessa Patriota da; KALIL, Renan Bernardi; MACHADO, Sidnei. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, EDIÇÃO ESPECIAL – DOSSIÊ COVID-19, p. 1-21, 2020. Disponível em: <http://www.revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74/37>. Acesso em: 23 mar. 2021.

ANTUNES, Ricardo. **O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38901>. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/contracampo/article/view/38901/pdf>. Acesso em: 27 mar. 2021.

ARCOVERDE, Léo; GEMIGNANI, Daniella. Motociclistas se tornam as principais vítimas do trânsito em São Paulo durante a quarentena, diz estudo.

Palavra Seca

Globonews, São Paulo, ago. 2020. Disponível em: <http://glo.bo/2RB1pE5>. Acesso em: 23 mar. 2021.

ATUAÇÃO irresponsável de apps aumenta mortes de motoboys.
Sindimotosp, São Paulo, out. 2020. Disponível em:
<http://sindimotosp.com.br/noticias/noticia233.html>. Acesso em: 26 mar. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2021]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 23mar. 2021.

BRASIL. **Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1991. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18213cons.htm. Acesso em: 23 mar. 2021.

COMO apps de delivery fizeram moto virar o transporte mais letal de SP.
Mobiauto, fev. 2021. Disponível em: <https://bit.ly/2R8mwuH>. Acesso em: 23 mar. 2021.

CONFORTI, Luciana. Trabalho na era digital: saúde e segurança ameaçadas pelo app. In: FREITAS, Ana Maria Aparecida de; FARIAS, Fábio André de; CALDAS, Laura Pedrosa (org.). **Entre o Tripalium e a Revolução 4.0: Saúde E Segurança No Trabalho**. Belo Horizonte: RTM, 2019. p. 233-253.

DE STEFANO, Valerio. The rise of the “just-in-time workforce”: on-demand work, crowdwork and labour protection in the ‘gig-economy’. **Comparative Labor Law & Policy Journal**, Champaign, v. 37, n. 3, p. 461-471, 2016. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_443267.pdf. Acesso em: 25 mar. 2021.

DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno**. 2ª edição. São Paulo: LTr, 2015.

ESTADO de SP tem menor número de vítimas de trânsito desde 2015.
Respeito à vida, São Paulo, jan. 2021. Disponível em:
<https://bit.ly/3nsobHH>. Acesso em: 28 mar. 2021.

Palavra Seca

ESTADO de SP tem semestre com menor número de fatalidades de trânsito. Queda de 11% em relação a igual período de 2019 é reflexo da quarentena, segundo levantamento do programa Respeito à Vida. **São Paulo**, São Paulo, ago. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3doZBEr>. Acesso em: 28 mar. 2021.

FONSECA, Vanessa Patriota da. O crowdsourcing e os desafios do sindicalismo em meio à crise civilizatória. *In*: CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CAVALCANTI, Tiago Muniz; FONSECA, Vanessa Patriota da (org.). **Futuro do trabalho**: os efeitos da revolução digital na sociedade. Brasília: ESMPU, 2020. p. 357-372.

GIG: a uberização do trabalho. Direção de Carlos Juliano Barros, Caue Angeli e Maurício Monteiro Filho. Brasil: 2019. 1 vídeo (60 min.). Disponível em: <https://bit.ly/32z1h7L>. Acesso em: 29 mar. 2021.

I FOOD. **Sobre iFood**. 2020. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/ifood>. Acesso em: 29 mar. 2021.

ISOLAMENTO reduziu em 11% o número de mortes por acidente de trânsito em São Paulo. Ano passado, 2.596 pessoas que se envolveram em acidentes de trânsito não resistiram; já em 2020 foram 2.321, segundo governo. **Estadão**, São Paulo, ago. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3e9pWp1>. Acesso em: 28 mar. 2021.

MOBILIS: Gastos com aplicativos de delivery crescem 103% de janeiro a junho. **Estadão**, São Paulo, jul. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3tXPoV3>. Acesso em: 27 mar. 2021.

OLIVEIRA, Carol; SALOMÃO, Karin, FONSECA, Mariana; FLACH, Natália. EXAME: A Economia dos Apps. **Ilocomotiva**, abr. 2019. Disponível em: <http://bit.ly/3trTRiv>. Acesso em: 26 mar. 2021.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. **Revista Direito e Práxis**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 4, p. 2609-2634, 2020. DOI: 10.1590/2179-8966/2020/50080. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaceaju/article/view/50080/35864>. Acesso em: 24 mar. 2021.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; SANTOS, Tácio da Cruz Souza; ROCHA, Wendy Santos. Os entregadores das plataformas digitais: controvérsias judiciais, autonomia, dependência e controle. **Revista de Direito da Universidade de Brasília**, Brasília, v.4, n. 2, p. 63-84, maio/ago.

Palavra Seca

2020. Disponível em:

<https://periodicos.unb.br/index.php/revistadedireitounb/article/view/32391>.

Acesso em: 24 mar. 2021.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. 1948. Disponível em:

<https://brasil.un.org/pt-br/91601-declaracao-universal-dos-direitos-humanos>.

Acesso em: 24 mar. 2021.

RESENHA Trabalhista – Trabalho por aplicativos: o papel do Direito (e dos juristas). [s. l.: s. n.], mar. 2021. 1 vídeo (125 min.). Disponível em:

<https://bit.ly/3eis1Pk>. Acesso em: 23 mar. 2021.

SALOMÃO, Karin. iFood e Rappi: mais entregadores (e mais cobrança por apoio) na pandemia. iFood, Rappi e 99Food registraram aumento no número de entregadores cadastrados e percebem maior solidariedade dos consumidores. **Exame**, abr. 2020. Disponível em: <http://bit.ly/3eoctdh>.

Acesso em: 27 mar. 2021.

SCHEIBER, Noam. How Uber Uses Psychological Tricks to Push Its Drivers' Buttons. **The New York Times**, [online], abr. 2017. Disponível em:

<https://nyti.ms/3anDn3o>. Acesso em: 7 abr. 2021.

SEDERSP é destaque em revista do Valor Econômico. **SEDERSP**, mar.

2017. Disponível em: <https://bit.ly/3voGdNL>. Acesso em: 26 mar. 2021.

SILVA, Wallace Antonio Dias. **Entregadores de aplicativo estão em um limbo do Direito do Trabalho**. 2019. Disponível em:

<https://www.justificando.com/2019/05/24/entregadores-de-aplicativos-estao-em-um-limbo-do-direito-do-trabalho/>. Acesso em: 27 mar. 2021.

UBERIZAÇÃO: A Era do Trabalhador Just-in-time. **Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo**, São Paulo, dez. 2019. 1 vídeo (138 min.). Disponível em: <https://bit.ly/3vmd1ac>. Acesso em: 22 mar. 2021.

UBERIZAÇÃO, indústria digital e trabalho 4.0 | Ricardo Antunes, Paulo Galo e Luci Praun. [s. l.: s. n.], out. 2020. 1 vídeo (117 min.). Disponível em: <https://bit.ly/2Qar8An>. Acesso em: 24 mar. 2021.