



**FUNDACENTRO E UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
PROJETO CAMINHOS DO TRABALHO**

**Levantamento sobre o Trabalho de  
Entregadores e Motoristas das autointituladas  
“plataformas digitais”**

Relatório de Pesquisa Número 2 - Volume I

Agosto de 2023

**PRESIDENTE DA FUNDACENTRO**

Pedro Tourinho de Siqueira

**REITOR DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**

Paulo Cesar Miguez de Oliveira

**COORDENADOR GERAL DO PROJETO CAMINHOS DO TRABALHO**

Vitor Araújo Filgueiras

**PROFESSORES DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**

Paulo Gilvane Lopes Pena - medicina

Eduardo José Farias Borges dos Reis - medicina

Fernando Ribas Feijó - medicina

Juliana Aparecida de Oliveira Camilo - psicologia

Nuno Jorge Rodrigues Teles Sampaio – economia

**EQUIPE ATUAL DE PESQUISADORAS(ES)**

Adriele Barbosa de Jesus - graduanda em psicologia

Arthur Trajano Procopio de La-Roque - graduando em medicina

Beatriz Silva Figueiredo - graduanda em psicologia

Braz Isac Andrade Santos - mestrando em Psicologia

Catharina Todt de Azevedo Vidal - graduanda em psicologia

Emerson dos Anjos Oliveira - graduando em medicina

Gabriela Sepúlveda Sobrinho – mestranda em direito

Gabriela Silva Mota - graduanda em medicina

Guilherme Andrade Freitas – graduando em direito

Inês Gabriela Araújo Oliveira – graduando em direito

Jairo Costa Cerqueira Junior – graduando em direito

Jamile Valença Resende Mercês - graduanda em medicina

Julia Amorim Silveira Lima - graduanda em psicologia

Laura Luz Fonseca Teles – graduanda em direito

Leonardo Moura Lima Calmon de Siqueira - Doutorando em Economia

Loyana Araújo Saraiva Matos – mestranda em direito

Luara Maria Pinheiro Campos Dantas – pós-graduanda em direito

Maurício de Melo Teixeira Branco – doutorando em direito

Stephany Figueiredo Carneiro - graduanda em psicologia

## SUMÁRIO

1	RESUMO EXECUTIVO.....	4
2	INTRODUÇÃO.....	6
3	INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE OS ENTREVISTADOS .....	10
4	INFORMAÇÕES OCUPACIONAIS DOS ENTREVISTADOS .....	13
5	SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO .....	17
	5.1 Acidentes de trânsito .....	18
	5.2 Doecimento laboral .....	20
	5.3 Assaltos .....	20
	5.4 Agressões .....	20
	5.5 Tiros .....	21
6	TEMPO DE TRABALHO E DESCANSO .....	24
7	REMUNERAÇÃO .....	27
8	CONSIDERAÇÕES .....	33
9	ESCLARECIMENTOS METODOLÓGICOS .....	34

## 1 RESUMO EXECUTIVO

- O presente relatório apresenta informações obtidas a partir de entrevistas e análise de documentação disponibilizada por entregadores e motoristas, no âmbito do Projeto Caminhos do Trabalho (Fundacentro-UFBA), entre março de 2021 e junho de 2023.
- Foram entrevistadas 160 pessoas com as seguintes características: média de idade de 35 anos, 96,9% homens, 93,2% pretos ou pardos, 72% com ensino médio completo, 81,8% de Salvador/BA.
- Sobre o veículo que utilizavam para o trabalho no período das entrevistas, 66,1% dirigiam motocicletas, 25,2% carros e 8,7% bicicletas.
  - ⇒ 80,1% entregavam mercadorias e 19,9% transportavam pessoas.
- Os entrevistados trabalham ou trabalharam para as seguintes empresas: iFood, Uber, Rappi, Zé Delivery, 99 POP, InDriver, Bozo Delivery, Lala Move, James, Cornershop, Chipfy, Ame Flash e Chip (Americanas)
- 73,5% dos entrevistados trabalhavam há mais de 1 ano para essas empresas.
- Em toda a vida profissional, 52,3% dessas pessoas trabalharam para 1 única “plataforma” e 70,4% das pessoas trabalharam para apenas 1 ou 2 “apps”.
- Na média, os entrevistados trabalharam ou trabalham para 2,1 “plataformas”.
- **58,9% das pessoas relatam ter sofrido acidente de trânsito, assalto, tiro ou agressão trabalhando para essas empresas**
  - ⇒ **A incidência das ocorrências, segundo os veículos utilizados, são: 63,6% entre os motociclistas, 50% entre os ciclistas e 45,5% entre os que guiavam carro.**
- Em média, os entrevistados trabalham 6,4 dias por semana
  - ⇒ 55,3% trabalham 7 dias por semana
- Em média, as pessoas trabalham 9h54min por dia
  - ⇒ 56,9% trabalham 10 ou mais horas por dia
- Os trabalhadores declaram receber uma remuneração **bruta** mensal média paga pela empresa (ou empresa principal, quando mais de uma) de R\$ 2.579,00.
  - ⇒ Renda bruta por veículo: Carro: R\$ 2.849,00; Moto: R\$ 2.755,00; Bicicleta: R\$ 1.553,00
- Essa remuneração bruta média, quando apurada por meio dos documentos disponibilizados pelos trabalhadores, é de R\$ 1.737,00
  - ⇒ Renda bruta por veículo: Carro: R\$ 1.817,00; Moto: R\$ 1.803,00; Bicicleta: R\$ 779,00.

- Considerando a jornada semanal, os trabalhadores ganham (bruto), em média, R\$ 9,88 por hora pelos rendimentos declarados e R\$ 6,54 por hora pela renda apurada.
- Em suma, esses motoristas e entregadores trabalham: 1) em condições extremamente arriscadas, 2) por longas jornadas diárias, 3) sem descanso semanal, 4) percebendo remuneração baixíssima e 5) geralmente para 1 ou 2 empresas apenas.
- Portanto, essas ocupações normalmente não são “bicos” e as pessoas a elas dedicadas não tendem a trabalhar para muitas empresas simultaneamente. Tratam-se de empregos como outros quaisquer, todavia, mais arriscados e precários.
- Os indicadores reiteram os achados do levantamento de 2020 do Caminhos do Trabalho.

## 2 INTRODUÇÃO

O presente documento é o volume I do segundo relatório de uma investigação realizada pelo Projeto Caminhos do Trabalho (UFBA-FUNDACENTRO), sobre o trabalho de entregadores de mercadorias e motoristas que transportam passageiros para as empresas que se auto intitulam “plataformas” ou “aplicativos”.

A investigação constitui uma segunda edição do levantamento realizado em 2020<sup>1</sup>, agora com amostra maior e diferentes procedimentos metodológicos, em particular, o aprofundamento do contato com a maioria dos entrevistados ao longo do tempo, possibilitando maior consistência e detalhamento das questões perquiridas<sup>2</sup>.

A necessidade deste novo levantamento decorreu da permanência de um cenário extremamente contraditório: informações sobre o contrato e as características das relações entre trabalhadores e empresas nunca foram produzidas de forma tão sistemática como ocorre com o uso de plataformas digitais, entretanto, ao mesmo tempo, nunca foram tão ocultadas pelas corporações.

No Brasil, há décadas, existem dados sistemáticos sobre as relações de trabalho (como na RAIS e no CAGED), mas com muitas carências nas variáveis e alcance do público potencial. Mesmo com o advento do eSocial, ainda existem muitos limites às informações produzidas. Nos últimos anos, com a utilização das plataformas digitais pelas empresas, estas passaram a manter dados detalhados sobre todos os aspectos das relações de trabalho. Não se tratam aqui de informações de natureza privada, por óbvio, mas de interesse público e que as empresas que admitem empregados são obrigadas a fornecer como parte da sua função social (como número de trabalhadores em atividade, entradas, rendimentos, dispensas, horas trabalhadas, descansos, afastamentos)<sup>3</sup>.

Contudo, muitas empresas que usam plataformas digitais não disponibilizam informações sobre as atividades laborais a seu serviço. Nem sequer dados obrigatórios para a contratação de supostos autônomos são compartilhados, pois as empresas não retêm o INSS em qualquer modalidade.

---

<sup>1</sup> Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/wp-content/uploads/2020/08/Relato%CC%81rio-de-Levantamento-sobre-Entregadores-por-Aplicativos-no-Brasil.pdf>

<sup>2</sup> Para mais detalhes, ver notas metodológicas ao final do documento.

<sup>3</sup> Mesmo as empresas que contratam trabalhadores como autônomos, portanto, segurados obrigatórios da Previdência Social, devem a fazer a retenção desses contribuintes individuais, fato que enseja o compartilhamento de uma série de informações com o Poder Público.

Essas empresas manejam informação monopolizada e ocultada da sociedade, processada por meio dos seus sistemas informacionais para incitar, induzir, ameaçar e impor condutas aos trabalhadores com um nível de precisão talvez inédito.

A informação (e sua ocultação) tem servido às empresas como instrumento de gerenciamento do trabalho e também de construção e reprodução de um discurso de supostas liberdade, flexibilidade e empreendedorismo, como se o trabalhador comandasse as atividades produtivas. Essa narrativa empresarial também busca convencer e legitimar essa forma de gestão do trabalho frente às instituições. E justamente os dados que permitem aferir a validade desse discurso não são publicizados, dificultando o debate público e a qualidade das iniciativas de regulação das condições de vida de um grande (e provavelmente crescente) contingente de pessoas.

Essa ocultação das informações tem sido fundamental para que essas empresas confundam, em escala mundial, parcela da sociedade, ao continuarem se apresentando como “plataformas”, ao invés de corporações que produzem e comercializam bens e serviços.

Plataformas digitais são, objetivamente, instrumentos que permitem trocas e processamento de informações e dados (por exemplo, imagens, localização, velocidade, pagamentos) entre pessoas com acesso a uma rede informática. Dada a capacidade de operação dessas máquinas digitais, elas servem como meio de produção e comercialização de produtos e serviços, sendo utilizadas para divulgar, negociar, calcular, projetar, transacionar, planejar, contratar, controlar, ameaçar, prometer, induzir, punir, dispensar, dentre outras práticas que compõem a gestão empresarial.

Portanto, plataforma digital é um meio de produção, assim como máquinas físicas, telefones, etc. O fato de usar uma plataforma digital não transforma qualquer empresa em plataforma digital. Da mesma forma que o uso de máquinas não transforma a Ford em máquina. Ou que a Dupont usar dutos não transforma a Dupont em dutos. Empresas (seja a Ford, a Dupont ou a Uber) são relações sociais, entidades que, dentre outras características, utilizam meios de produção (como máquinas, dutos, plataformas digitais, etc.) para a consecução dos seus negócios.

Ao se confundirem com o meio de produção (plataforma digital), as empresas se apresentam como mercados digitais, espaços em que compradores e vendedores interagem, e elas apenas fariam a conexão entre as partes - já que seriam as “plataformas” - e cobrariam taxas dos seus usuários. As empresas seriam o próprio instrumento, sendo este utilizado pelos usuários. “Plataformas digitais” (empresas) não são plataformas, e isso vale para qualquer empresa que se autodenomina desse modo. Há aquelas que, ao menos em tese, apenas

vendem mercadorias que outros produzem. Mesmo nesses casos, elas são comerciantes daqueles produtos, independentemente da aparência da sociedade que mantenham com seus fornecedores<sup>4</sup>. A venda é o seu negócio, a fonte dos seus lucros. Mas grande parte das ditas “plataformas” não apenas vende, mas também produz as mercadorias e serviços que comercializam, utilizando a plataforma como meio de gestão da produção e do trabalho.

Ademais, como meio de produção, plataformas digitais são utilizadas por empresas de comércio, indústria, transporte, distribuição, ou dos serviços mais diversos. Dada a versatilidade das plataformas digitais, a tendência é que cada vez mais empresas, potencialmente de todos os setores, façam uso desses instrumentos nos seus negócios, assim como aconteceu com a generalização do telefone e do computador. Todavia, ao se confundirem com as plataformas, as empresas buscam convencer atores e instituições de que são algo supostamente novo e diferente das empresas dos setores econômicos existentes.

Aceita a falsa premissa de que são plataformas, as empresas insistem que: 1) seriam intermediárias, e, assim, avançam com a ideia de que não têm responsabilidade em relação aos trabalhadores, pois não seria objeto dos seus negócios a produção ou sequer a venda dos produtos ou serviços; 2) seriam empresas de natureza supostamente nova, sem se enquadrar nos setores existentes, e que por isso mereceriam um tratamento diferente das demais empresas, a começar do ponto de vista legal.

Enquanto as empresas que se auto intitulam plataformas não compartilham com o Poder Público suas bases de informação de interesse público (como fazem todas as demais empresas), investigações como a que baseia o presente relatório são as fontes existentes, apesar de limitadas, para aprender um pouco sobre as condições de quem trabalha para essas empresas.

Nesse contexto, o objetivo deste relatório é apresentar dados que possam contribuir para a publicização de informações sobre as características dessas pessoas e das suas condições de trabalho.

Este documento apresenta o desdobramento da enquete produzida em meados de 2020 com entregadores de diversos estados brasileiros. Naquele momento, foi aplicado um questionário on-line, a partir do método “bola de neve”, respondido por 103 pessoas. Um semestre depois daquele levantamento, o Projeto Caminhos do Trabalho passou a oferecer orientação, apoio e atendimentos médico e jurídico a motoristas e entregadores, inclusive com

---

<sup>4</sup> Mesmo na hipótese extrema de uma empresa que funcione como shopping virtual, alugando o espaço para lojas, a plataforma continua sendo um meio de produção para o negócio e não o próprio negócio.



a produção da documentação pertinente para adimplemento de direitos e, eventualmente, ajuizamento de ações judiciais.

Trabalhadores passaram a procurar o projeto, inicialmente por meio de notícias nos meios de comunicação, e, em seguida, por indicação de colegas. Neste relatório, constam resultados das declarações e da análise da documentação de 160 trabalhadores que foram atendidos pelo projeto entre 2021 e 2023. Além de tirar suas dúvidas e responder a questões da investigação, a maioria dos trabalhadores passou pelo acompanhamento referido no parágrafo anterior.

Dada a extensão do levantamento de informações realizado pelo Caminhos do Trabalho, o presente documento trará dados das variáveis mais gerais<sup>5</sup> e indicadores a partir do cruzamento de tais variáveis.

Após este relatório, uma série de outros documentos será produzida. Inicialmente, haverá a consecução do volume II, apresentando os resultados das demais variáveis da base já existente, em que predomina o público baiano, particularmente de Salvador.

O Caminhos do Trabalho teve origem na UFBA, contando com o apoio do Ministério Público do Trabalho (MPT) da 5ª Região. Atualmente, o projeto está em fase de nacionalização sob coordenação da FUNDACENTRO, formando uma rede de universidades públicas para pesquisa e extensão. Além do MPT, também a Escola Nacional de Inspeção do Trabalho passou a colaborar com o Caminhos do Trabalho.

Dessa maneira, periodicamente, atendimentos serão realizados em diversas Unidades da Federação e informações sobre motoristas e entregadores (dentre outras categorias) poderão ser atualizadas, ampliadas e aprofundadas.

---

<sup>5</sup> Data do atendimento (F); - Data de nascimento (G); - Gênero (H); - Raça (I); - Grau de escolaridade (J); - Estado civil (K); - Trabalha com qual veículo? (M); Empresas de entrega em que trabalha ou trabalhou (N) e Quantas (O); - Tempo de serviço na ocasião do 1º atendimento (Y); - Demanda junto ao projeto (AA); - Renda declarada (AB) e Renda apurada (AC); - local (AK); - Empresa principal (AQ); - Quantos dias por semana trabalha? (BE), Quantas horas trabalha por dia (BN); - Já houve alguma ocorrência enquanto trabalhava para a empresa? (CR) e Qual foi a ocorrência? (CS)).

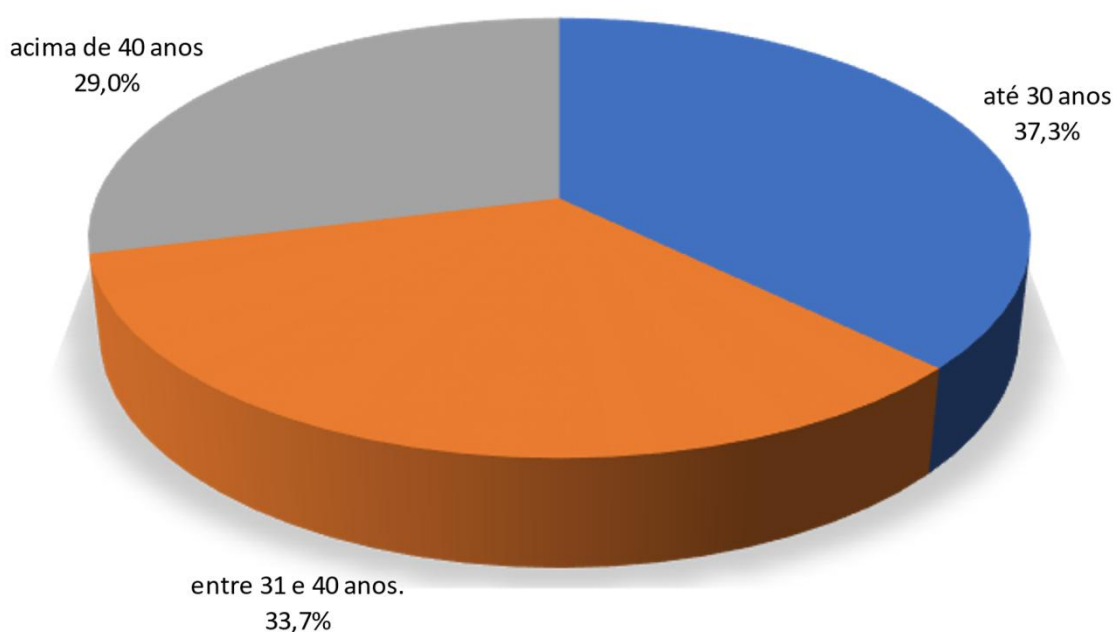
### 3 INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE OS ENTREVISTADOS

As características das pessoas que trabalham para as “plataformas” e foram entrevistadas pela presente pesquisa são semelhantes às encontradas em outras investigações<sup>6</sup>: grande maioria dos entregadores e motoristas é homem, pretos ou pardos, com ensino médio completo.

*A idade média dos entrevistados é 35 anos, tendo o mais novo 21, e o mais velho 58.*

*As faixas etárias seguem a distribuição abaixo:*

#### Distribuição das pessoas entrevistadas por faixa etária dos trabalhadores



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

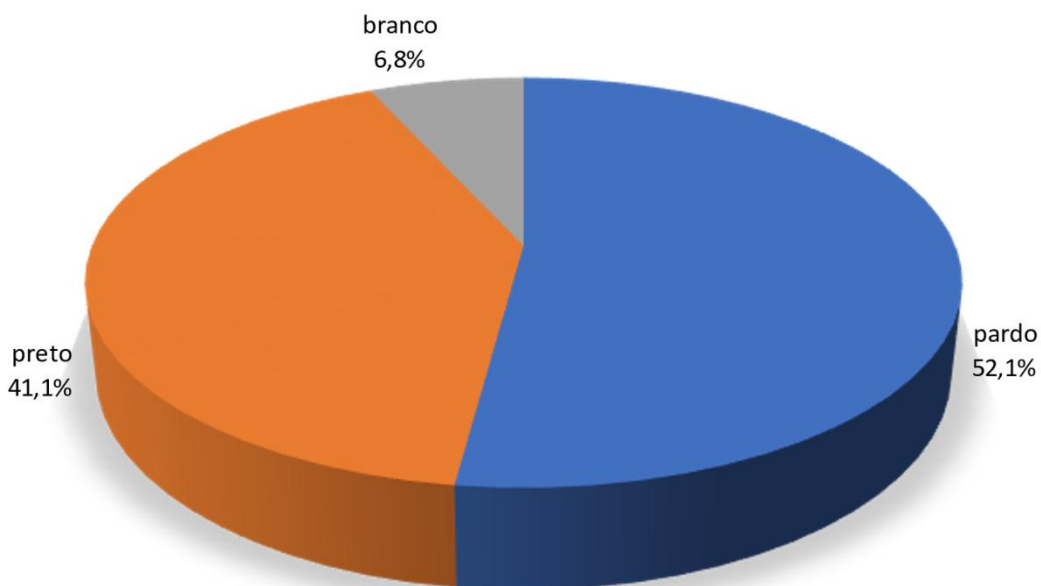
*37,3% dos trabalhadores tem até 30 anos de idade, 33,7% entre 31 e 40 anos, e 29% estão acima de 40 anos.*

*Quase todos os entrevistados são homens (96,9%), prevalecendo o estado civil solteiro(a) (71,2%).*

*No que concerne à raça, mais de metade se declara pardo (52,1%), seguidos de perto pelos que se declaram pretos (41,1%) e um pequeno percentual de brancos (6,8%).*

<sup>6</sup> Ver: Caminhos do Trabalho (2020), PNAD (2021), Callil e Picanço.(2023)

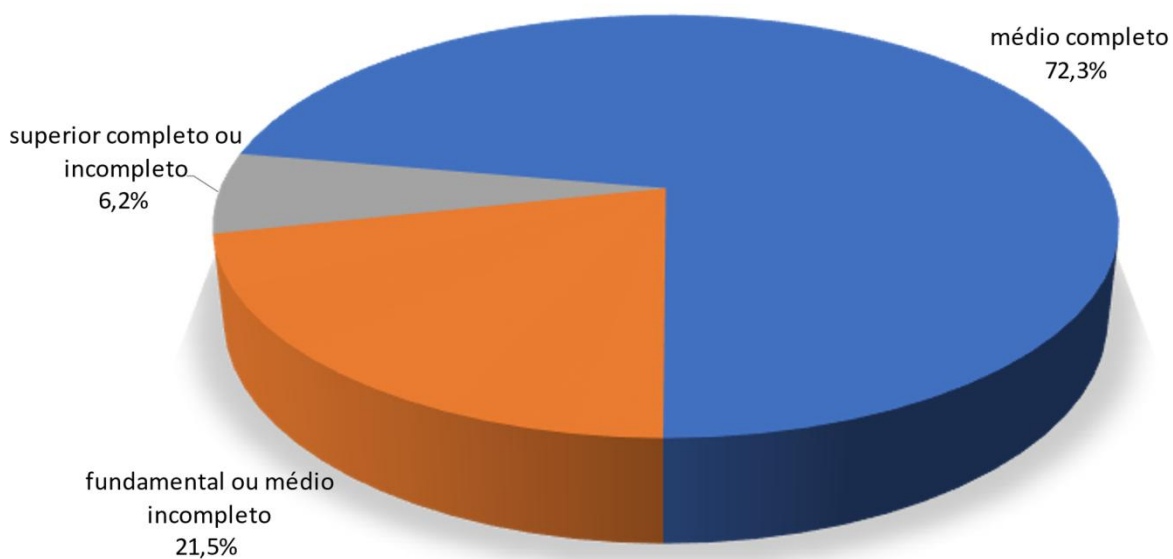
### Distribuição das pessoas entrevistadas por raça



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

*No quesito escolaridade, há grande predominância de pessoas com ensino médio completo (72,3%), muito à frente daqueles com ensino fundamental ou médio incompleto (21,5%). Superior incompleto ou completo representa um pequeno percentual (6,2%)*

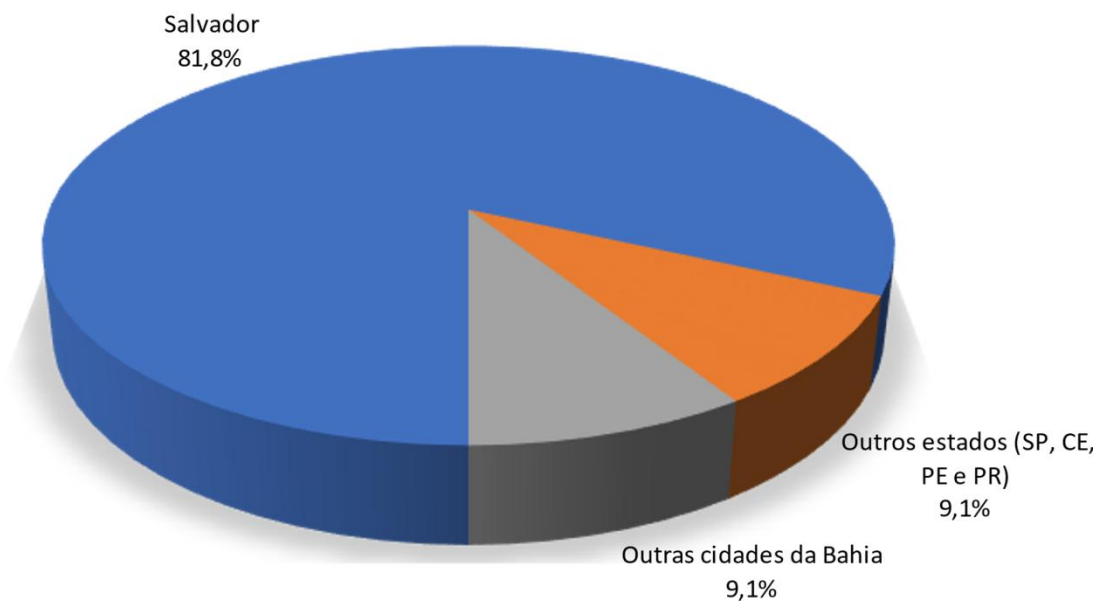
### Distribuição das pessoas entrevistadas por grau de escolaridade



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

Por fim, como muitos trabalhadores buscam o projeto Caminhos do Trabalho para atendimentos presenciais, e estes só eram feitos em Salvador, a grande maioria dos entrevistados é de tal cidade (81,8%). Os demais entrevistados se dividem entre outros municípios baianos (9,1%) e de outros estados (9,1%).

#### Distribuição das pessoas entrevistadas por local de trabalho



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

Essa prevalência de entrevistados da capital baiana, contudo, não parece ter enviesado os resultados das variáveis referentes aos temas saúde e segurança, tempo de trabalho e descanso e remuneração, pois apresentam resultados não muito diferentes aos observados por outras pesquisas já realizadas no país.

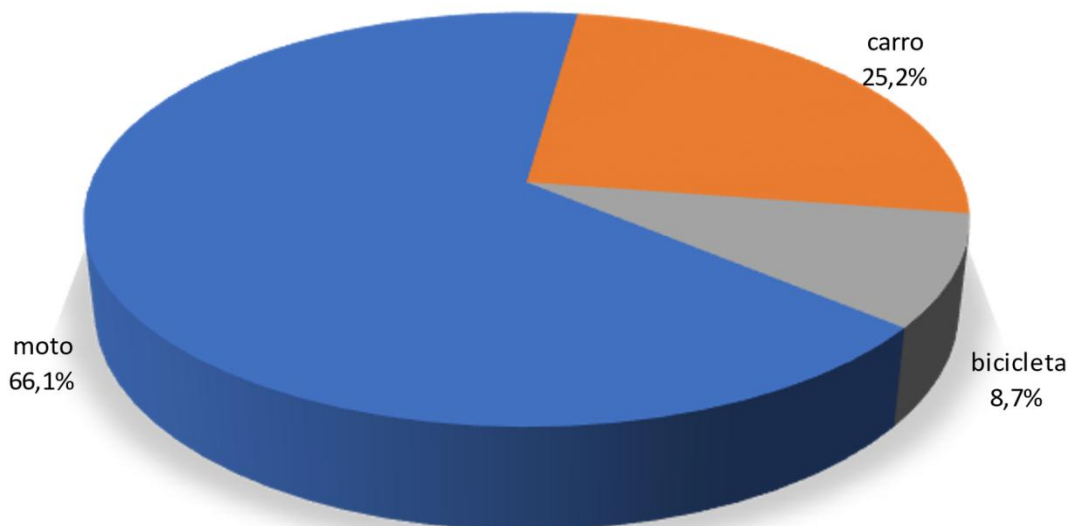
## 4 INFORMAÇÕES OCUPACIONAIS DOS ENTREVISTADOS

No perfil ocupacional dos trabalhadores entrevistados prevalece o uso de motocicletas para entrega de mercadorias. Chama a atenção que predominam entre entregadores e motoristas aqueles com mais de 1 ano na atividade e que apenas trabalharam para 1 ou 2 plataformas em suas carreiras (mais de 70%).

Entre as empresas para as quais trabalham ou trabalharam, se destacam o Ifood, a Uber, a 99 e a Rappi. Dos que trabalham para o Ifood, mais de três quartos foram ou continuam contratados por meio dos chamados OL (Operadores Logísticos).

**Tipo de veículo** 66,1% utilizavam moto, 25,2% carro e 8,7% bicicletas para o trabalho quando foram entrevistados.

**Distribuição das pessoas entrevistadas por veículo utilizado no trabalho**



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

**Atividade econômica:** 80,9% dos entrevistados realizava entrega de mercadorias e 19,1% transporte de pessoas. A diferença em relação ao gráfico 5 se explica porque alguns carros são utilizados para fazer entregas.

**Tempo em atividade na empresa (ou na empresa principal):** 23,5% dos trabalhadores tinham até 1 ano laborando para a “plataforma”, 30,1% mais de 1 até 2 anos, 43,4% estavam há mais de 2 anos a serviço da empresa.

**Distribuição das pessoas entrevistadas por tempo de trabalho para as "plataformas"**

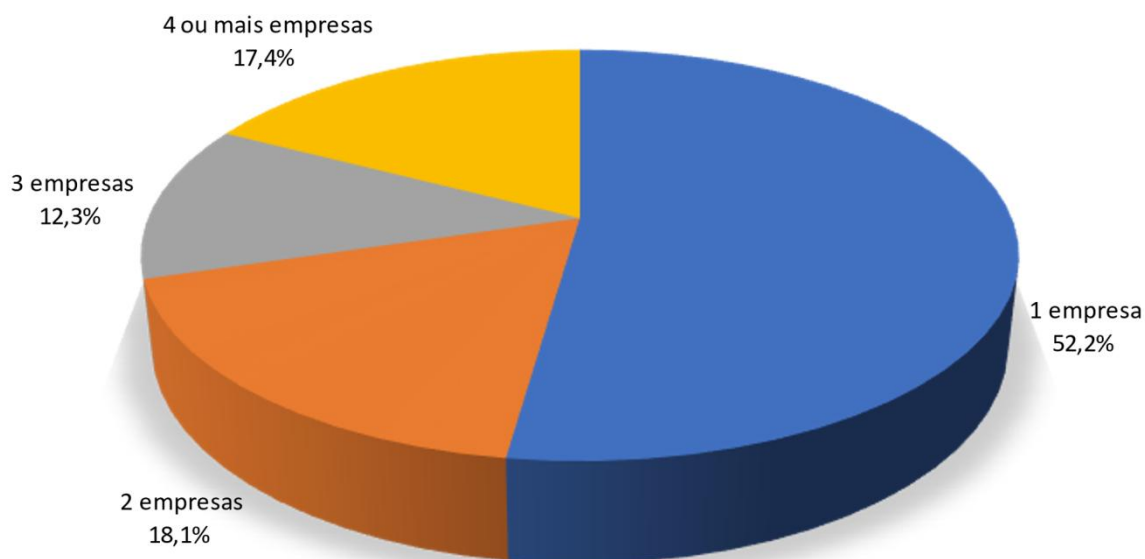


FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

*Esse tempo de empresa é bem diferente bem diferente da encontrada, em 2020, pelo Caminhos do Trabalho. Naquele momento, os entregadores responderam que estavam, em média, há 10 meses na ocupação, e 71,8% responderam à pesquisa trabalhavam há no máximo 1 ano com entregas para as "plataformas".*

*No levantamento atual, motoristas e entregadores, em média, afirmaram que trabalham ou trabalharam para 2,1 "plataformas" em toda a vida profissional.*

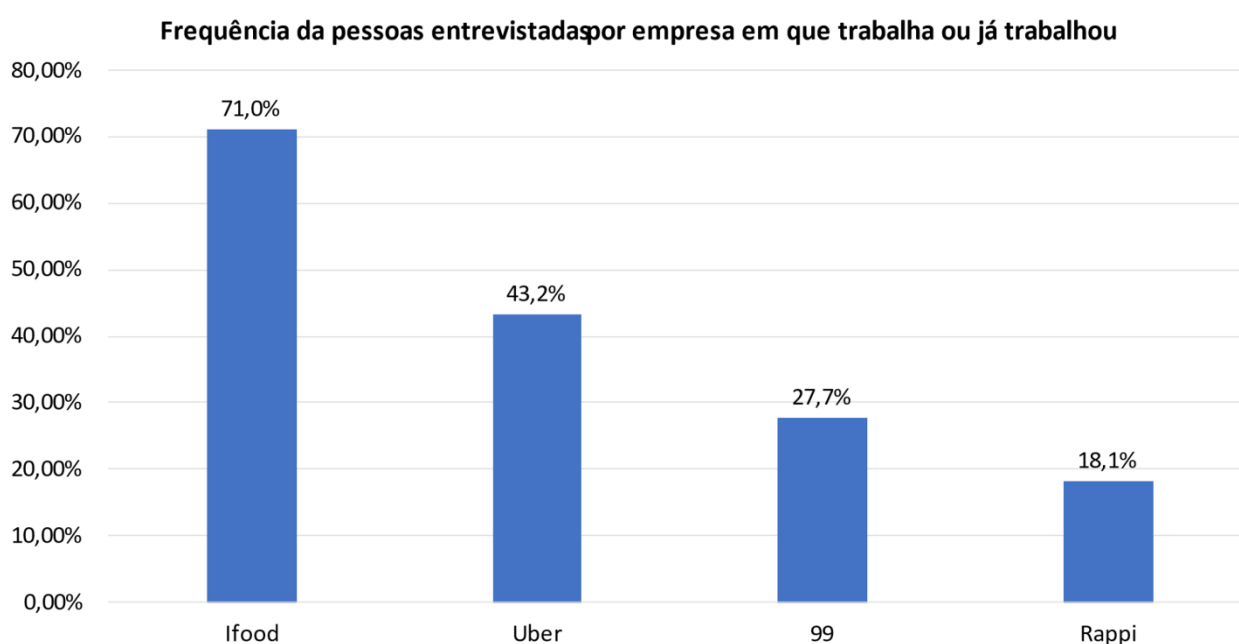
**Número de "plataformas" em que trabalha ou já trabalhou**



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

A incidência de trabalhadores por número de empresas é 52,3% para 1 empresa, 18,1% para 2 empresas, 12,3% para 3 empresas e 17,4% para 4 ou mais empresas. Tais números, comparados aos resultados do levantamento realizado em 2020, apontam grande proximidade da parcela de pessoas que trabalham em apenas 1 ou 2 empresas. Naquela data, mais de um terço (37,9%) dos entregadores indicaram trabalhar para uma única empresa, e 72,9 % sinalizou trabalhar para 1 ou 2 empresas.

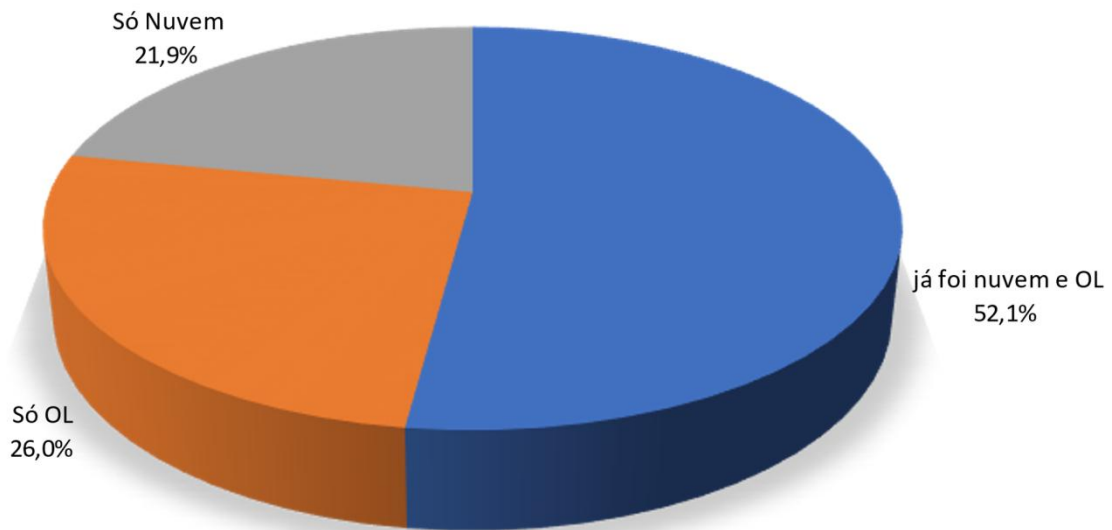
As empresas em que os entrevistados mais trabalham ou já trabalharam são: Ifood, com 71,0%; Uber, com 43,2% 99 com 27,7% e Rappi, com 18,1%.



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

As demais empresas foram citadas por menos de 10% dos entrevistados. Dentre elas, com mais uma dezena de trabalhadores aparecem: Ameflash (19), Loggi (14) e Indrive (11)

Dos que trabalham ou trabalharam na Ifood, 26,0%, tiveram apenas contrato como OL (Operador Logístico), 21,9% só como nuvem, e 52,1% mantiveram relações nas duas modalidades.

**Distribuição das pessoas que trabalham ou trabalharam para a Ifood por tipo de contrato com a empresa**

FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

Na gestão do Ifood, a diferença entre os contratos OL e nuvem que o entregador OL é gerido diretamente pela empresa via plataforma e também por um intermediário que apresenta as escalas de trabalho e regiões de atuação, segundo as demandas do Ifood. Já no contrato nuvem, não há figura interposta, nem escala explícita de trabalho.



## 5 SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO

O dimensionamento dos acidentes e doenças relacionados ao trabalho no Brasil é um grande desafio, especialmente por conta da ocultação das ocorrências pelas empresas. Os registros oficiais são fortemente subestimados. A Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) é a que mais se aproxima de uma pista dessa realidade. A última PNS foi realizada em 2019, estimando que “2,6 milhões de pessoas acima de 18 anos relataram ter sofrido algum acidente de trabalho nos últimos 12 meses anteriores à entrevista. Este contingente significa que 2,6% das pessoas que trabalhavam na semana de referência, sofreram algum acidente de trabalho nos 12 meses anteriores à entrevista” (PNS, 2021).

É chocante comparar essa estimativa da acidentalidade no conjunto do mercado de trabalho com pesquisas realizadas sobre acidentes de trabalho com motoristas e entregadores das autointituladas “plataformas”, inclusive enquete patrocinada pelas próprias empresas. Segundo documento divulgado pelo CEBRAP (Callil, Picanço, 2023), sob encomenda da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec):

*Dos entregadores entrevistados: 25% sofreram acidentes, 18% sofreram racismo ou violência de gênero e 8% foram assaltados nos últimos três meses durante a jornada de trabalho*

*Entre os motoristas: 15% afirmaram terem se acidentado, 14% foram vítimas de racismo ou violência de gênero e 9% assaltados no mesmo período.*

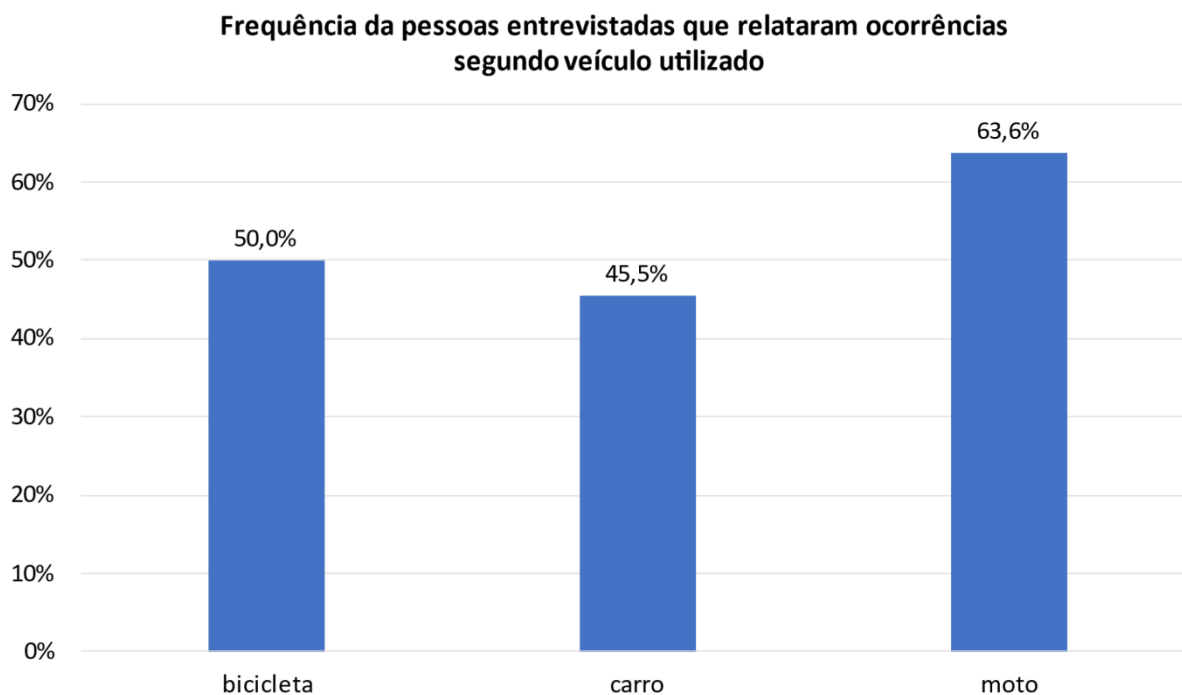
Em 2020, o primeiro levantamento do Caminhos do Trabalho, restrito a entregadores, indicou que um a cada três entrevistados (33%) já havia se acidentado a serviço das “plataformas” neste trabalho (UFBA, 2020).

O atual levantamento do Caminhos do trabalho indica um agravamento dessa situação. Questionados sobre a existência de alguma ocorrência nas atividades laborais, **58,9% dos motoristas e entregadores relatam ter sofrido acidente de trânsito, adoecimento, assalto, agressão ou tiro enquanto trabalhavam para essas empresas**<sup>7</sup>. Todas essas ocorrências se enquadram como acidentes de trabalho e por isso foram reunidas em uma mesma questão.

*Quando as ocorrências são analisadas de acordo com o veículo utilizado no trabalho, a incidência é maior entre os motociclistas (63,6%), seguidos pelos ciclistas (50%) e motoristas de carro (45,5%)*

---

<sup>7</sup> Apenas 10% dos entrevistados procuraram o projeto em razão dessas ocorrências.



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

*No Brasil, segundo os registros oficiais do mercado formal de 2022, as únicas ocupações em que a incidência de acidentes alcançou 5% dos ocupados foram a de trabalhador rural (em geral e pecuária) e trabalhador nos correios<sup>8</sup>.*

*Motociclistas e ciclistas de entregas rápidas também estão entre as ocupações com maior acidentalidade no setor formal (incidência de 3,62%). Todavia, esses infortúnios não foram comunicados ao Poder Público pelas “plataformas”.*

Muito provavelmente, as únicas comunicações de acidentes de trabalho (CAT) emitidas para entregadores e motoristas das “plataformas” ocorreram por meio do Caminhos do Trabalho.

Seguem, abaixo, alguns dos relatos dos trabalhadores entrevistados e atendidos pelo Caminhos do Trabalho sobre os acidentes de trânsito, tiros, assaltos e agressões sofridos durante o trabalho

### **5.1 Acidentes de trânsito**

*Sofreu um acidente enquanto trabalhava, cujas decorrências médicas incluem deformidade de punho e edema de dedo médio direito; TC de crânio com HSAT, HED temporal direito e desvio da linha média, TC de abdome com pneumoperitoneo, TC de tórax com pneumotórax de pequena dimensão; Laceração hepática seg III, IV e VIII*

<sup>8</sup>

[https://www.ilo.org/brasil/brasilia/noticias/WCMS\\_874091/lang-pt/index.htm#:~:text=Comunica%C3%A7%C3%B5es%20ao%20INSS%20crescem%207,7%25%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20a%202021.](https://www.ilo.org/brasil/brasilia/noticias/WCMS_874091/lang-pt/index.htm#:~:text=Comunica%C3%A7%C3%B5es%20ao%20INSS%20crescem%207,7%25%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20a%202021.)

*Sofreu acidente trabalhando para o iFood; no caminho para pegar um pedido para a entrega, bateu o carro. Teve uma fratura exposta no pé e precisou ficar mais 6 meses parado.*

*Sofreu fratura exposta na perna direita na região do tornozelo e foi socorrido pela SAMU após colisão com moto que transitava em sentido contrário na Av. Prof. Manuel Ribeiro, em frente ao "Parque do Dinossauro"*

*O trabalhador seguia pelo viaduto, quando encontrou com um carro parado na pista. Apesar da tentativa de desvio, houve uma batida. Foi tudo muito rápido: foi auxiliado por uma gari que estava por perto e, apesar de não ter sentido dor no momento do atendimento, nos 4 meses posteriores não conseguiu retornar às atividades, uma vez que não conseguia nem sentar na motocicleta, devido à dor intensa causada pelo acidente.*

*A chamada foi atendida pelo trabalhador, e, ao se direcionar para o endereço do cliente, um carro colidiu na lateral da sua motocicleta. O trabalhador quebrou o braço e a perna. Notificou o suporte. O OL passou o contato da seguradora, dois dias após o acidente, para que o trabalhador solicitasse o seguro por acidentes pessoais. Ficou hospitalizado por 37 dias e não teve suporte do iFood. O trabalhador relata ter dificuldade de dormir à noite, em razão da preocupação com a estabilidade financeira e em virtude de sua incapacidade de retornar às suas funções laborais.*

*Acidente de trabalho durante entrega para iFood: caiu na pista e quebrou a clavícula; colocou dois pinos. Sofreu bloqueio depois do acidente*

*Bateu em um carro e machucou o pé. Foi liberado para a SAMU e recebeu solicitação de Raio-X. Continuou a entrega machucada e preferiu não reportar à empresa.*

*Um veículo realizou uma manobra abrupta, mudando para a faixa em que o trabalhador estava vindo, colidindo com o mesmo. O trabalhador descreve que o choque o derrubou da motocicleta e que o seu pé esquerdo ficou preso no pedal da motocicleta — e este na chaparia do carro, o que ocasionou um corte na região do calcâneo que necessitou suturar com 10 pontos.*

*Ocorreu uma colisão frontal com outro motoqueiro que estava na contramão, que tinha acabado de assaltar uma pessoa. A moto ficou bastante danificada e o trabalhador quebrou a perna.*

*Em um dia de chuva, bateu com o carro em outro veículo. Relatou ao suporte e sofreu uma suspensão de 8 horas (não conseguia ficar on-line no app).*

*O filho trabalhava para a iFood, quando sofreu um acidente e veio a falecer. A familiar passou a ficar sem nenhuma contraprestação.*

## **5.2 Doecimento laboral**

*Adoecimento: o trabalhador tem Mal de Parkinson e afirma que o agravamento da doença pode estar relacionado com trânsito, clientes e medo (afirma que foi sequestrado 3 vezes no trabalho)*

*Sofre com inflamação gastrointestinal e suspeita que a doença tenha sido causada pelo trabalho que faz como motorista para a Uber e para a Pop99*

## **5.3 Assaltos**

*Foi assaltado duas vezes, tendo seus aparelhos celulares roubados em ambas ocasiões, durante período de trabalho.*

*Já passou por um assalto e, em 12/12/2022, sofreu um acidente de carro com consequências médicas.*

*Foi assaltado e, após adquirir novo celular, não conseguiu retornar com a sua conta na empresa.*

*Estava concluindo a corrida de uma passageira, quando foi abordado por uma dupla de homens em uma motocicleta. Encostaram a moto no fundo do carro e um deles, armado, bateu no vidro, levando o seu celular e o da passageira também. Levaram ainda a chave do carro, por precaução. O trabalhador precisou arcar com o custo de um novo aparelho, ficando dois dias sem trabalhar.*

*Foi assaltado enquanto realizava uma entrega na Federação. Apareceram duas pessoas em uma motocicleta e demandaram seus pertences, o celular e a carteira. Precisou comprar um celular novo*

## **5.4 Agressões**

*Já sofreu assédio sexual, ameaças com arma de fogo, acidente de trabalho (bateu o carro e precisou chamar o seguro) e adoecimento.*

*Em 2021, foi agredido enquanto realizava uma entrega para IFOOD. Ao tentar efetuar a entrega em um condomínio de luxo na Parelela, o marido de uma cliente foi até a portaria do condomínio, irritado com o trabalhador por ter de ir buscar o produto na portaria. O agressor puxou a pistola e acertou o trabalhador com uma coronhada na boca, proferindo ofensas e dizendo que a obrigação do entregador é subir. O agressor dizia ser policial. Foi realizado boletim de ocorrência e exame de corpo de delito; mas o trabalhador não sabe o resultado do inquérito policial, pois*

*não quis processar o agressor, por temer por sua segurança (com receio do cliente ser, de fato, policial).*

Segue abaixo o print do relato do trabalhador à empresa por meio do suporte técnico.

22 de set. de 2020 22:33 BRT

boa noite fui fazer uma entrega agora e simplesmente o marido da cliente queria que eu subisse para entregar o produto eu falei que eu não ia subir que estarei aguardando lá embaixo para retirada do produto ele simplesmente desceu se dizendo um policial e puxou uma pistola para mim e quebrou minha boca com a ponta da pistola me dando chutes e ameaçando dizendo que ia me

dar um bocado de tiro que eu sou um vagabundo que não queria subir eu falei ele senhor eu só vou até onde minha moto vai e simplesmente ele me ameaçou dizendo que ia me dar um bocado de tiro estava falando com suporte e ela simplesmente me orientou a fazer um b.o. e tirou o pedido da tela estou aqui com minha boca quebrada nervoso sem poder pilotar e vou na delegacia dar uma queixa espero que o iFood tome providências com essa cliente para que não venha ocorrer uma tragédia

## 5.5 Tiros

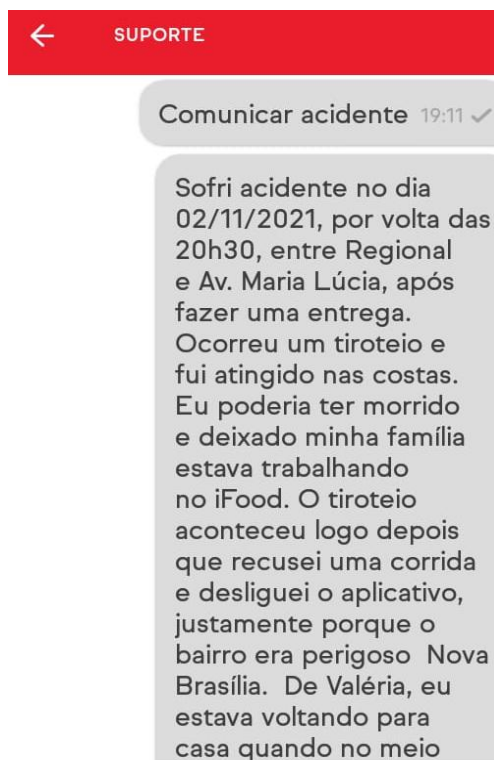
*Tomou um tiro durante o trabalho na empresa iFood; cancelou a chamada após o ocorrido. Quebrou o braço e realizou cirurgia*

*Estava indo buscar o pedido e, durante esse trajeto, veio um carro e parou na sua frente, com um motorista visivelmente alterado. O trabalhador parou no restaurante e o motorista desceu armado, o perseguindo O motorista atirou no trabalhador. O agressor era um policial de folga. Como não houve nenhum apoio financeiro, ele voltou a trabalhar machucado após um mês, apenas. A Ifood "ajudou" com 468 reais, referente ao seguro da MetLife*

*Enquanto passava em um redutor de velocidade com sua moto, um homem fez um disparo com arma de fogo em sua direção, sem aparente intenção de roubá-lo. O projétil teve entrada em região dorsal e saída em braço esquerdo. Foi transferido para o Hospital Geral do Estado (HGE) e foi examinado e diagnosticado com CID S42.4 + X95 pela equipe médica do HGE. Seguiu internado até o dia 16/11/21, quando passou pelo procedimento da osteossíntese definitiva do úmero distal esquerdo com placas ortogonais e osteomia de chevron. No dia 18/11/21, o paciente recebeu alta e foi orientado a usar tipoia por 4 semanas. O trabalhador recebeu*

*atestado médico indicando o afastamento de 15 dias, em 07/12/21. Relata sentir dor de intensidade 8/10 em braço esquerdo, bem como sentir parestesia no mesmo membro. Por estar com o braço imobilizado, relata ter grande dificuldade de realizar atividades básicas do dia a dia, como tomar banho, comer e trocar de roupa.*

O print a seguir se refere à comunicação de trabalhador com a empresa para relatar a ocorrência:



Como o trabalhador não recebeu qualquer apoio da empresa, o caso foi ajuizado<sup>9</sup> e seus desdobramentos tiveram grande repercussão<sup>10</sup>. O Ifood sofreu sucessivas derrotas no processo judicial, que foi encerrado em conciliação com o pagamento de um valor aceito pelo trabalhador.

Em que pese esse cenário de altíssima acidentalidade, as “plataformas” não têm se submetido às normas de ordem pública para a proteção dos seus motoristas e entregadores. Ações nesse sentido, quando hipoteticamente adotadas, aparecem como liberalidade empresarial.

<sup>9</sup> <https://www.metro1.com.br/noticias/cidade/116789,baleado-no-braco-durante-servico-motoboy-busca-ifood-para-conseguir-auxilio>

<sup>10</sup> <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2022/04/13/justica-determina-que-baiano-baleado-enquanto-trabalhava-receba-salario-do-ifood-ate-conseguir-auxilio-acidente.ghtml>



Sem reconhecer normas elementares de proteção ao trabalho, como documentalmente demonstrado no print acima, as empresas agem ou deixam de agir para endereçar a acidentalidade, segundo seus próprios critérios, o que leva a situações grotescas, como a dispensa de trabalhadores que cancelam ou deixam de realizar corridas em áreas de risco.

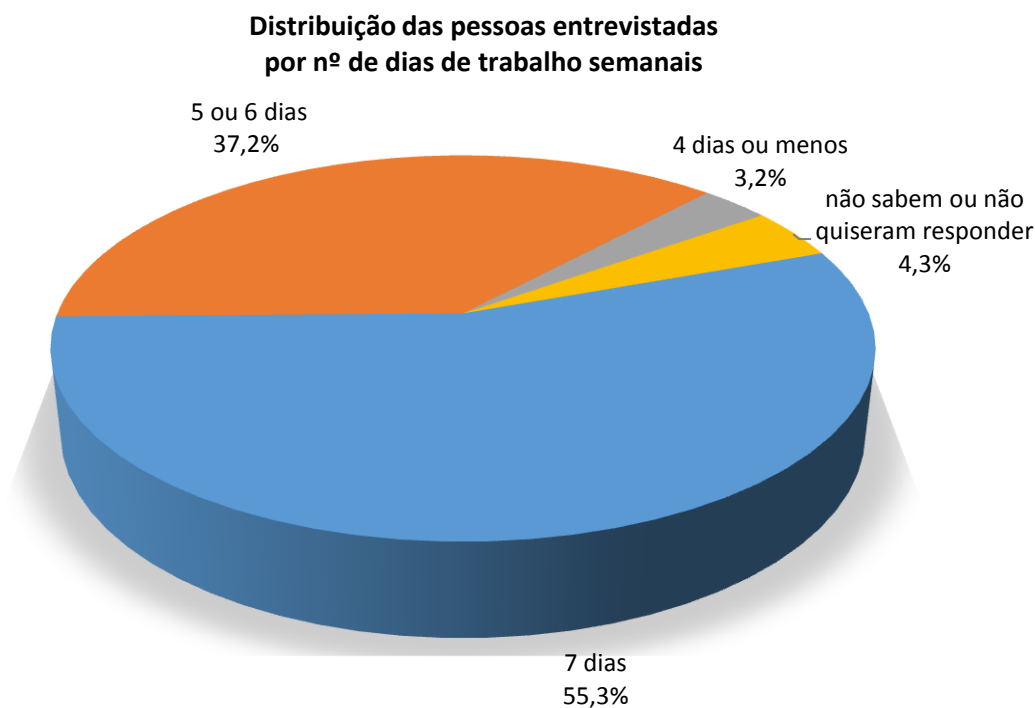
## 6 TEMPO DE TRABALHO E DESCANSO

Aspecto central da saúde e segurança do trabalho, e que ajuda a entender a altíssima acidentalidade de entregadores e motoristas que trabalham para as “plataformas”, é a carga de trabalho que enfrentam.

Longas jornadas de trabalho e muitos dias seguidos sem descanso incrementam os riscos de infortúnios em geral, que são agravados no caso particular de uma atividade que demanda foco cognitivo e boas condições físicas para uma performance hígida.

*Em média, os entrevistados declaram trabalhar 6,4 dias por semana para as “plataformas”, 9h54min por dia*

Em relação à quantidade de dias trabalhados por semana, tem-se a seguinte distribuição:

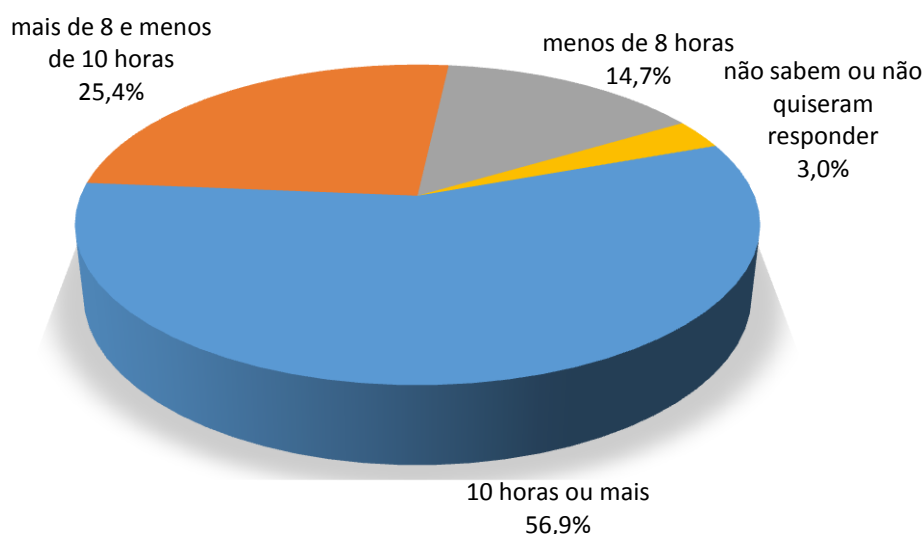


FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho

*Mais precisamente 55,3% dos entrevistados afirmam trabalhar 7 dias por semana; 37,2% trabalham 5 ou 6 dias, apenas 3,2% laboram 4 dias ou menos, e 4,3% não sabem ou não quiseram responder*

No que concerne à jornada diária de trabalho, as respostas obtidas se distribuem do seguinte modo:



**Distribuição das pessoas entrevistadas  
por jornada diária de trabalho**

Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho

*Mais precisamente, 56,9% das pessoas declaram trabalhar 10 horas ou mais por dia; 25,4%; mais de 8 e menos de 10 horas diárias; 14,7% trabalham menos de 8 horas; e 3,0% não sabem ou não quiseram responder*

*Desse modo, esses entregadores e motoristas informam trabalhar por períodos muito mais longos e com maior frequência do que as determinações legais, cuja previsão é de jornada diária normal de até 8 horas (com, no máximo, mais 2 horas extras) e descanso semanal (acrescido de 11 horas entre jornadas)*

*Em 2020, os dados levantados pelo Caminhos do Trabalho (apenas entregadores) foram semelhantes, com média 9 horas e 14 minutos de trabalho por dia e 5,9 dias de trabalho por semana. 70,5% dos entrevistados trabalhavam 6 ou 7 dias por semana e 68,5% 9 ou mais horas/dia.*

No levantamento atual, quando os dados são discriminados por veículo utilizado, os resultados são os seguintes:

*Dias trabalhados por semana: moto: 6,4; carro: 6,3; bicicleta: 6,5*

*Horas trabalhadas por dia: moto: 9,88; carro: 9,95; bicicleta: 9,57*

As informações prestadas sobre jornadas diárias e dias trabalhados por semana são verossímeis, pois, em muitos casos, corroboradas por documentação enviada pelos entrevistados, como prints ou escalas de trabalho.

A título exemplificativo, segue a escala de um dia de trabalho de mais de 50 entregadores do Ifood contratados por meio dos chamados OLs.

	11:00 – 15:00	15:00 – 18:00	18:00 – 22:02	22:00 – 00:00	
			18:00 – 22:01		
	11:00 – 15:00	15:00 – 18:00	18:00 – 22:00	22:00 – 00:00	
			18:00 – 22:01	22:00 – 00:00	
	11:00 – 14:01				
	11:00 – 14:02				
		15:00 – 18:00	18:00 – 22:00	22:00 – 00:00	00:00 – 02:00
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:01	18:00 – 22:01	22:00 – 00:00	
	11:00 – 14:01	14:00 – 18:00	14:00 – 18:02		
	11:00 – 14:03	14:00 – 18:01	18:00 – 22:00		
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:01	18:00 – 22:01	22:00 – 00:00	
	11:00 – 15:01	15:00 – 18:00	18:00 – 22:02	22:00 – 00:00	
	11:00 – 14:00	14:00 – 18:00	18:00 – 22:01		
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:01	18:00 – 22:00		
	11:00 – 14:01	14:00 – 18:05	18:00 – 22:01		
08:00 – 11:00	11:00 – 14:02	14:00 – 18:01			
	11:00 – 14:01	14:00 – 18:05	18:00 – 22:01		
			18:00 – 22:00		
	11:00 – 14:04	14:00 – 18:00	18:00 – 22:00		
		14:00 – 18:01	18:00 – 22:01		
	11:00 – 14:01	14:00 – 18:01	18:00 – 22:00	22:00 – 00:00	
	11:00 – 14:00	14:00 – 18:00			
	11:00 – 14:00	14:00 – 18:01	18:00 – 22:00		
	11:00 – 14:04				
	11:00 – 14:01				
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:00	18:00 – 22:01		
	11:00 – 14:02		18:00 – 22:00		
	11:00 – 15:00		18:00 – 22:00	22:00 – 00:00	
	11:00 – 14:04	14:00 – 18:00	18:00 – 22:00		
	11:00 – 15:03	15:00 – 18:01			
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:01			
08:00 – 11:00	11:00 – 14:02	14:00 – 18:00			
		14:00 – 18:00	18:00 – 22:02		
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:00			
	11:00 – 14:01	14:00 – 18:00	18:00 – 22:00		
			18:00 – 22:00		
	11:00 – 14:04	14:00 – 18:01	18:00 – 22:00		
	11:00 – 15:00	15:00 – 18:00	18:00 – 22:00	22:00 – 00:00	
	11:00 – 14:00	14:00 – 18:01	18:00 – 22:00		
			18:00 – 22:01		
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:00	18:00 – 22:01	22:00 – 00:01	
	11:00 – 14:02				
			18:00 – 22:01	22:00 – 00:01	
	11:00 – 14:01		18:00 – 22:02		
	11:00 – 14:01	14:00 – 18:01			
	11:00 – 14:01		18:00 – 22:00		
08:00 – 11:00	11:00 – 14:02	14:00 – 18:00			
	11:00 – 14:02				
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:01	18:00 – 22:00		
	11:00 – 14:01				
	11:00 – 14:04				
			18:00 – 22:02		
	11:00 – 14:02	14:00 – 18:00	18:00 – 22:04		

Como evidenciado no documento, mais de 50% desses trabalhadores laboraram 10 horas ou mais nesse dia, distribuídos em turnos de 10, 11 ou 13 horas.

## 7 REMUNERAÇÃO

Nesta seção, são apresentados indicadores da remuneração percebida pelos trabalhadores, obtidos a partir das seguintes questões: 1) remuneração bruta mensal declarada e 2) remuneração bruta mensal apurada. Além das respostas a tais questões, outros indicadores são disponibilizados por meio do cruzamento entre variáveis do questionário, além da documentação disponibilizada pelos trabalhadores.

1) Remuneração bruta mensal declarada equivale ao valor que o entrevistado afirma receber mensalmente pelo trabalho para a empresa – sem descontar os custos. Caso ele trabalhe para mais de uma “plataforma”, vale a quantia recebida da empresa principal.

2) Remuneração bruta mensal apurada é resultado da média dos valores encontrados na documentação enviada pelos trabalhadores ao Projeto. Em muitos casos, foram disponibilizados prints dos aplicativos, capturas de telas referentes à aba de pagamento que mostram os valores de cada corrida ou blocos de ganhos periódicos. Foram também consultados extratos bancários fornecidos pelos trabalhadores<sup>11</sup>.

Os dados apresentados estão com valores corrigidos para janeiro de 2023.

Neste documento, não foram incluídos resultados sobre a remuneração líquida, pois ainda não foram apurados documentos suficientes para subsidiar o cálculo com os gastos efetuados pelos trabalhadores no exercício das atividades, o que permitiria a comparação com as informações declaradas, como ocorre com a remuneração bruta.

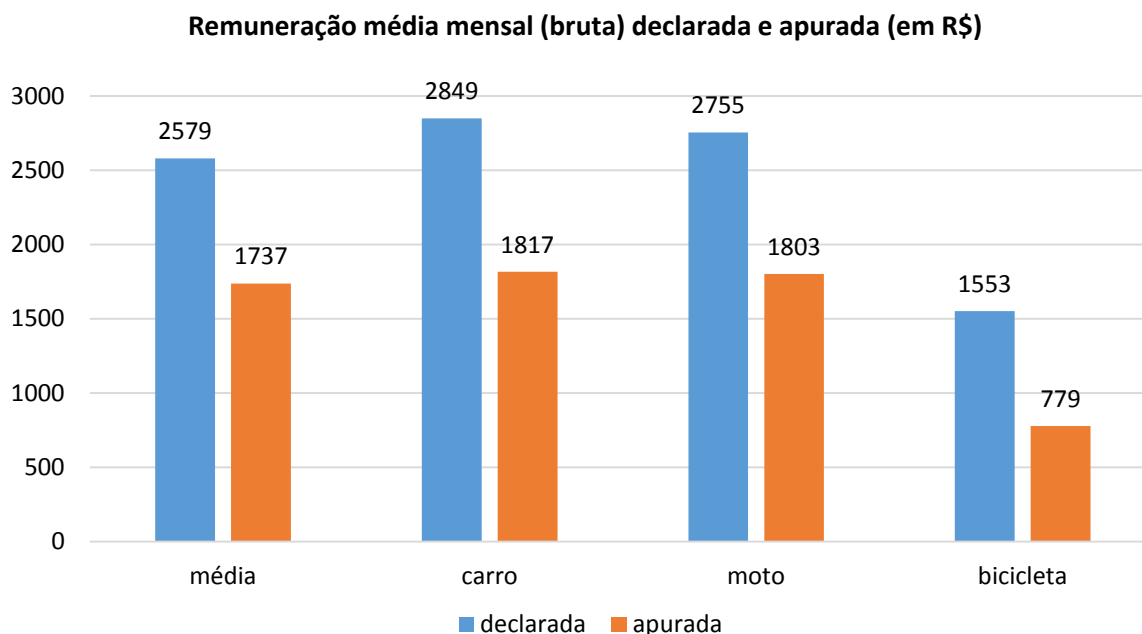
Os resultados obtidos para remunerações brutas mensais são:

*Remuneração bruta mensal **declarada**: Média Geral: R\$2579; Motociclistas R\$2755; Ciclistas R\$1553, Motoristas de carro R\$ 2849*

*Remuneração bruta mensal **apurada**: Média geral: R\$ 1737, Motociclistas R\$1803; Ciclistas R\$779; Motoristas de carro R\$1817*

---

<sup>11</sup> Para mais detalhes, ver notas metodológicas.



Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho

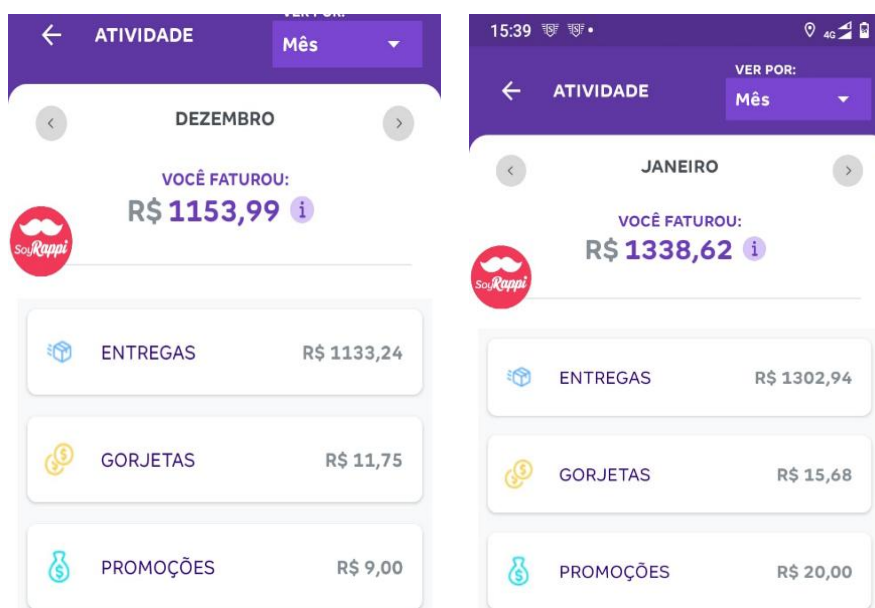
*Pela remuneração declarada, motoristas e motociclistas recebem, brutos, pouco acima de 2 salários mínimos<sup>12</sup>, e ciclistas, pouco mais de 1 salário mínimo por mês. Pela remuneração apurada, motoristas e motociclistas recebem, bruto, menos de 1,5 salários mínimos, e ciclistas, abaixo de 1 salário mínimo por mês.*

*Como antes afirmado, nos casos em que os trabalhadores laboram para mais de uma “plataforma”, foi perquirida a remuneração referente à empresa principal. Entretanto, mesmo quando o cálculo considera apenas os trabalhadores que laboram exclusivamente para uma empresa, as bases remuneratórias não melhoram substancialmente:*

- Em média, motoristas e entregadores que trabalham para uma única “plataforma” declaram ganhar R\$ 2970, sendo apurados R\$ 2126 por mês.*

Para ilustrar com casos concretos utilizados na produção dos indicadores apurados pela pesquisa, seguem exemplos de remunerações de um motociclista que trabalhava com exclusividade para uma empresa de entrega:

<sup>12</sup> Salário mínimo mensal no Brasil é R\$ 1320.



Acima constam prints das remunerações de dezembro de 2020 e janeiro de 2021. Esse motociclista trabalhou intensamente no período, como evidenciam os prints das suas jornadas semanais: laborou 12 dias seguidos entre 01 a 12 de dezembro de 2020 e depois mais 11 dias seguidos, entre 14 a 24 de dezembro de 2020; trabalhou 19 dias seguidos entre 05 a 23 de janeiro de 2021, em alguns casos com jornadas acima das 10 horas, como nos dias 15/01/2021 (11h:28min), 21/01/2021 (11h:03min), 22/01/2021 (11h:59min). Considerado todo o tempo de vínculo, seu salário médio bruto foi R\$ 1.623 (valor corrigido para jan/23).

A pesquisa não finalizou estimativas de custos, contudo, mesmo se estes forem semelhantes aos valores do levantamento patrocinado pelas empresas (Callil, Picanço, 2023), o salário líquido de motoristas de carro e motociclistas, à luz dos rendimentos brutos aqui apresentados, provavelmente orbitam pouco acima de 1 salário mínimo por mês, e os ciclistas abaixo do salário mínimo.

Em 2020, o levantamento do Caminhos do Trabalho indicou que, durante a pandemia, 47,9% dos entregadores (motos e bicicletas) recebiam (**líquido**) menos que 1 salário mínimo.

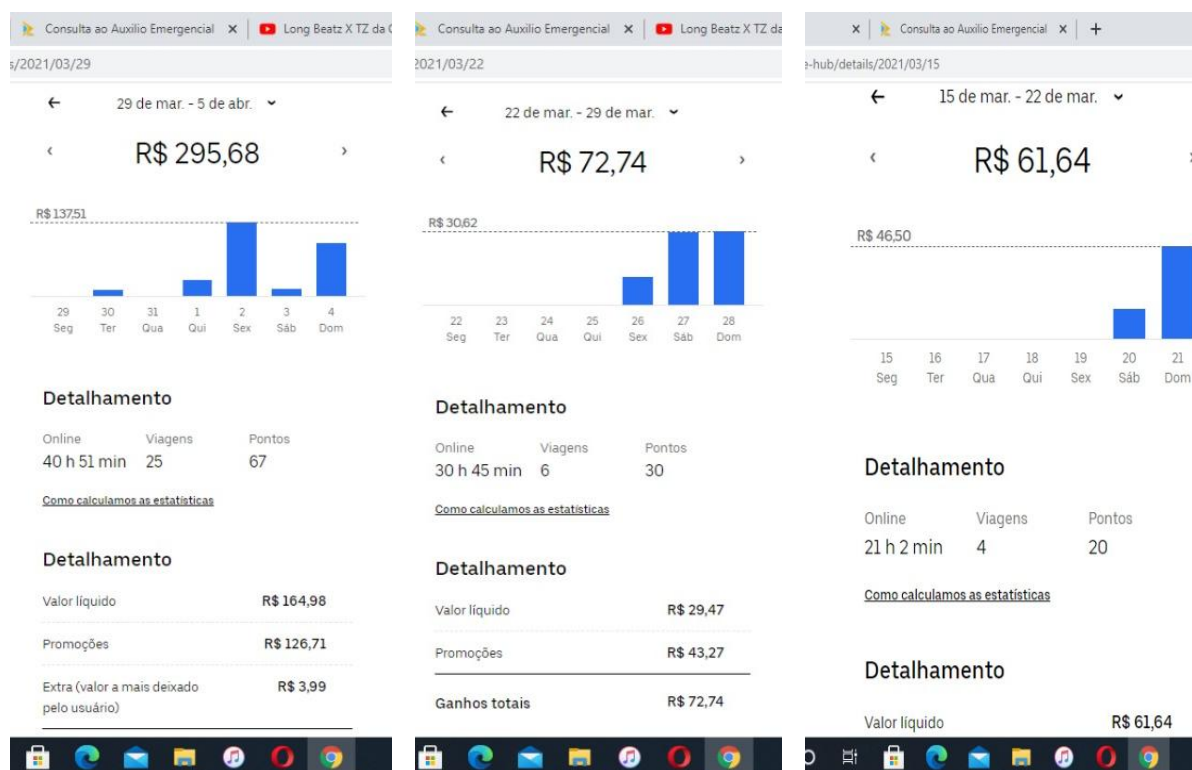
Por conta das longas jornadas e quantidade de dias trabalhados, a remuneração por hora oferece um panorama mais realista dos ganhos desses trabalhadores. A tabela abaixo inclui os rendimentos de entregadores e motoristas por hora trabalhada (tempo à disposição da empresa), com base no cruzamento entre as variáveis concernentes a remuneração e tempo de trabalho.

Remuneração Bruta (R\$), Resumo (Indexada Jan/2023)	Média	Bike	Moto	Carro
Remuneração declarada mensal	2579	1553	2755	2849
Remuneração HORA declarada	9,88	5,4	10,74	10
Remuneração apurada mensal	1737	779	1803	1817
Remuneração HORA apurada	6,54	3,72	7,09	5,52

Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho

Considerado o valor **bruto** recebido por hora à disposição da empresa, a média declarada de todas as categorias não chega a 2 salários mínimos por hora<sup>13</sup>, e a média da renda apurada por hora fica muito próxima do salário mínimo. Se o cálculo se atém aos que trabalhadores que mantêm exclusividade para uma única empresa, a média é de R\$ 10,78 para o valor **bruto** declarado e R\$ 7,37 para o valor apurado por hora trabalhada.

Para ilustrar a situação, novamente com casos concretos da apuração da pesquisa que levaram aos indicadores anteriores, constam, a seguir, prints dos rendimentos brutos em três semanas (entre março de abril de 2021) de um mesmo trabalhador, motociclista da UBER:



No primeiro, 40 horas trabalhadas (5 dias), recebeu R\$ 295, ou R\$ 7,20 por hora

No segundo, trabalhou 30 horas (3 dias), recebeu R\$ 72, ou R\$ 2,36 por hora

No terceiro caso, trabalhou 21 horas (2 dias), recebeu R\$ 61, ou R\$ 2,93 por hora

<sup>13</sup> Salário mínimo hora no Brasil é R\$ 6.



Esses dados não são aproximações, mas a apuração literal dos rendimentos semanais, da jornada e do salário por hora trabalhada. Nesse caso, os prints demonstram, no agregado das semanas, rendimentos inferiores às médias captadas pela pesquisa em qualquer métrica.

Abaixo, prints de outro aplicativo ajudam a ilustrar a realidade da remuneração desses trabalhadores. Em dois dias somados, o trabalhador efetuou 39 entregas, recebendo R\$ 147,29 no total.



São prints de duas jornadas de um entregador da Americanas Entrega Flash. O trabalhador recebeu, brutos, R\$ 5,89 por entrega no primeiro caso, e R\$ 6,65 no segundo. Os prints não trazem as jornadas dos referidos dias. Porém, considerando que a média do ciclo de trabalho (espera, aceite do pedido, deslocamento/espera/retirada, deslocamento/entrega) dure 30 minutos (tempo provavelmente é subestimado), os prints acima representariam jornadas de cerca de 10 horas, engendrando uma remuneração próxima a um ponto médio entre a renda bruta por hora declarada pelos trabalhadores e apurada pela pesquisa por meio da documentação, ou seja, entre 1 e 1,5 salários mínimos por hora trabalhada.

Os dados da presente investigação apontam para uma diferença baixa entre rendimentos de motoristas de carro e motociclistas, com estes últimos à frente na remuneração apurada por hora. Isso não é explicado pelo número de contratos, pois a média de empresas em que eles trabalham ou já trabalharam é muito parecida (aproximadamente 2), bem como o percentual de pessoas que trabalham ou trabalharam para mais de uma empresa (cerca de 55%). Porém, essa proximidade pode ter relação com o peso de cada empresa no rendimento, talvez menos concentrado para os motoristas. Ademais, na amostra da pesquisa,

mais de três quartos dos entregadores são ou já foram contratados via OL, condição que pode ter puxado para cima o ganho por hora dos motociclistas. Isso porque, como eles tem jornada delimitada explicitamente, tendem a ser mais acionados pela empresa.

A tabela abaixo parece corroborar essa hipótese, já que transporte de pessoas tem maior renda mensal declarada e apurada do que entrega de mercadorias, mas esta tem maior rendimento apurado por hora.

Remuneração (em R\$) (indexada jan/2023)	Declarada	Apurada
renda entrega MENSAL	2598	1673
renda entrega POR HORA	9,94	6,7
renda transporte MENSAL	2841	2097
renda transporte POR HORA	10,31	5,84

Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho

Por fim, vale comparar os rendimentos **brutos** mensais aqui apresentados com recente levantamento patrocinado pelas empresas (Callil e Picanço, 2023). O rendimento **bruto** mensal dos motoristas, a partir dos dados do documento do CEBRAP, pode estar um pouco acima do declarado à presente pesquisa, mas, no caso dos entregadores, rendas declarada e apurada ficam abaixo desses valores.

A partir de informações disponíveis em Callil e Picanço (2023), é possível deduzir que motoristas da amostra pesquisada pelo CEBRAP ganham, em média, R\$ 3610 **brutos** (ou menos) por mês<sup>14</sup>, e os entregadores recebem, em média, R\$ 1173 **brutos**, conforme multiplicação do tempo médio mensal em corridas pela média do valor pago por hora.

Ainda com base em dados presentes no referido levantamento, considerando, para os motoristas, que as 22 horas médias em corrida por semana implicam custos mensais imputados à jornada semanal de 20 horas (\$ 1.666), esses trabalhadores receberiam, em média, 1,5 salários líquidos por mês. Já os entregadores, considerados os custos estimados pelo CEBRAP, perceberiam substancialmente abaixo do mínimo.

Como apontado na introdução deste documento, não há razão técnica para que esses indicadores e outros muitos indicadores sejam objeto de polêmica. Basta que as empresas compartilhem os dados com o Poder Público, como quaisquer outras já fazem, para boa parte do debate ser sanado com as informações constantes nas próprias plataformas digitais.

<sup>14</sup> O CEBRAP apresenta jornadas médias de trabalho como “tempo médio em corrida”, que seria “o tempo transcorrido entre o aceite da corrida pelo motorista até a finalização dela no aplicativo”. Também apresenta “a renda média por hora dos motoristas, oriunda das corridas”. Ocorre que, em geral, a remuneração do trabalho não começa com “aceite da corrida”, mas apenas durante o trajeto com passageiro/mercadoria. Se, na renda média por hora não consta o tempo de deslocamento e de espera do produto/cliente em cada corrida, a jornada média paga, portanto o multiplicador da renda, implicaria uma remuneração bruta mensal ainda menor. Essa hipótese parece plausível, pois ajudaria a entender a razão de o documento não multiplicar rendimentos por hora pela jornada média em corrida que constam no próprio relatório.



## 8 CONSIDERAÇÕES

A saúde e a segurança do trabalho estão imbrincadas a todos os aspectos das relações laborais. Por isso, não se reduz consistentemente a acidentalidade e o adoecimento dos trabalhadores sem melhorar suas condições de remuneração, limitar jornadas e garantir descansos, adotar formas contratuais e de organização do trabalho que eliminem ou reduzam os riscos das atividades.

Em qualquer atividade empresarial com finalidade lucrativa, o reconhecimento do vínculo de emprego é um critério civilizatório mínimo para a proteção das condições e da própria vida das pessoas que trabalham. Os direitos dos trabalhadores assalariados também servem como parâmetro mínimo para balizar a concorrência entre as empresas, e garantir que tal competição não seja espúria. Todavia, talvez não haja um desfecho, no curto prazo, para que as empresas que se autodenominam “plataformas digitais” admitam a natureza do vínculo que mantêm com seus trabalhadores.

Tendo em vista esse prazo indefinido, somado à urgência do combate aos infortúnios laborais sofridos por esses trabalhadores todos os dias, impõe-se como imperiosa a criação de normas de infralegais, que responsabilizem e obriguem os tomadores dos serviços, independentemente do tipo de vínculo formalmente mantido com os trabalhadores, a seguir parâmetros civilizatórios que adaptem o trabalho nas atividades de transporte de pessoas e mercadorias e no uso dos sistemas digitais informacionais às características psicofisiológicas das pessoas.

## 9 ESCLARECIMENTOS METODOLÓGICOS

As informações constantes no presente relatório são fruto de mais de 2 anos de apuração por meio de entrevistas e análise documental. Não se trata, simplesmente, de um contato rápido e pontual para a aplicação de um questionário estruturado ou semiestruturado.

A maior parte (58,5%) dos entrevistados foi atendida diversas vezes pelo projeto, possibilitando uma apuração mais aprofundada e precisa das informações levantadas. Além da investigação das questões apresentadas neste relatório, esses trabalhadores receberam orientação e atendimento médico e jurídico, muitos deles, inclusive, com atendimento presencial, emissão de CAT e ou ajuizamento de ações judiciais. Parte minoritária dos entrevistados (41,5%) teve um contato mais restrito com o Projeto, respondendo a questões da pesquisa e recebendo orientações gerais sobre suas dúvidas.

A definição da amostra não foi prévia e decorreu da busca dos trabalhadores pelo Projeto. Desse modo, 92,8% dos entrevistados procuraram o Projeto por meio da indicação de trabalhadores que já haviam sido atendidos pelo Caminhos do Trabalho. Os demais vieram ao projeto por meio de notícias nos meios de comunicação (internet, televisão). 37,1% dos entrevistados chegaram ao projeto em 2021, 39,0% em 2022 e 23,3% em 2023.

83,4% dessas pessoas buscaram o Caminhos do Trabalho para obter informações e orientações sobre suspensões e dispensas (“bloqueios”). Portanto, alguns indicadores sobre esses temas gerariam vieses. As demais variáveis não pouco ou nada contaminadas por um direcionamento prévio. Por exemplo, outro motivo da procura foram os acidentes, com 10,2% dos entrevistados. Contudo, houve quase 60% de incidência desses eventos entre o total de respondentes. Por fim, 6,4% das pessoas buscavam reconhecimento do vínculo de emprego ou danos morais.

Para a checagem das informações prestadas, foram analisados prints, extratos bancários, mensagens de texto, boletins de ocorrência, exames, relatórios médicos, dentre outros documentos disponibilizados pelos entrevistados.

Sobre a apuração dos rendimentos mensais dos trabalhadores, nem sempre foi possível ter acesso à totalidade da renda pelos prints, pois houve pessoas que não captaram todos os valores de todas as corridas mensais e já não possuíam acesso ao aplicativo, fato comum após a dispensa. Em muitos casos, extratos bancários ajudaram nessa perquirição. Com os dados disponíveis, foram utilizadas planilhas para organizar os valores e realizar a média mensal. Nos casos de meses sem dados consistentes, com poucos prints, esses períodos foram excluídos da análise para evitar redução drástica da média mensal apurada. Alguns trabalhadores, inclusive, não foram incluídos na análise dessa variável por tal razão.

**REFERÊNCIAS**

CAMINHOS DO TRABALHO. Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil. [Salvador: UFBA], 2020

IBGE. Pesquisa nacional de saúde 2019: acidentes, violências, doenças transmissíveis, atividade sexual, características do trabalho e apoio social. Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

PNAD Covid19. Mercado de Trabalho. Conjuntura e Análise. Rio de Janeiro: IBGE, 2021

FESTI, R. C.; LAPA, R. S.; CARVALHO, B. V. de CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DE ENTREGADORES POR APLICATIVOS NO DISTRITO FEDERAL Revista de Ciências Sociais, nº 58, Janeiro/Julho de 2023, p. 237-251

CALLIL, Vitor; PIKANÇO, Monise. Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos / -- 1. ed. -- São Paulo : Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023. P