

O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL

Quilômetros da fome: As debilidades da uberização do trabalho e a subordinação do novo sujeito neoliberal

Kilometers of hunger: The weaknesses of the uberization of work and the subordination of the new neoliberal subject

Thayuany de Jesus Rodrigues

Graduada em Ciências Sociais - Licenciatura, Universidade de Brasília.
<http://orcid.org/0000-0001-9323-6466>

RESUMO: O presente artigo busca analisar as debilidades da uberização do trabalho, incluindo a discriminação, escassez de segurança e as dificuldades alimentícias de *Motoboys/girls* e *Bike boys/ girls*. Apresenta resultados de pesquisa empírica a partir de experiência dos próprios entregadores por aplicativo, no Distrito Federal. Para tanto, os resultados levantados revelam as contradições da flexibilização, da colaboração e da autonomia presente nas retóricas de empresas por plataformas digitais. A gestão, organização e o controle, fazem parte de um combo de políticas neoliberais, baseado na mão de obra de “colaboradores”. Dentro deste combo está a discriminação, a insegurança e os riscos à saúde. Por fim, considera-se a necessidade de políticas que introduzem a segurança e os direitos dos entregadores, nos parâmetros das empresas por aplicativo.

Palavras-chaves: neoliberalismo, entregadores por aplicativo, discriminação, segurança, alimentação.

ABSTRACT: This article analyzes the weaknesses of the uberization of work, including discrimination, lack of security and food difficulties of *Motoboys/girls* e *Bike boys/ girls*. It presents results of empirical research based on the experience of app delivery drivers themselves, in the Federal District. To this end, the results raised show the contradictions of flexibility, collaboration, and autonomy present in the rhetoric of companies through digital platforms. Management, organization, and control are part of a combo of neoliberal policies, based on the labor of “collaborators”. This combo covers discrimination, insecurity, and health risks.

Finally, this article considers the need for policies that introduce security and rights for the couriers in the parameters of the app companies.

Keywords: neoliberalism, application workers, discrimination, security, alimentation.

1. INTRODUÇÃO

A idealização de “trabalhar para si mesmo”, de ter conquistas pessoais e ascender financeiramente, reforçam as dores em prol da conquista. A dor do trabalho árduo, das péssimas condições trabalhistas, das cargas horárias abusivas, da especialização e da quantificação no mundo do trabalho (DARDOT; LAVAL, 2016). A nova estratégia de ascensão do poder neoliberal apresenta outra maneira de gestão: o desejo pessoal do slogan “chefe de si mesmo”. A gestão, a organização, a intensificação capitalista e as relações objetivas ganharam melodias complexas, tocadas pelas empresas. Um dos mais nítidos exemplos é a interdependência entre o sujeito e o desenvolvimento de softwares, sendo este último uma das alternativas de domínio das empresas sobre os primeiros. A atual forma de gerenciamento engloba três aspectos: sujeito, emprego e aplicativos.

A nova forma de gerir, organizar e controlar o trabalho, é definida como uberização (ABÍLIO, 2019). Sobre essa perspectiva, as instituições privadas utilizam-se dos aplicativos para controlar e administrar seus “colaboradores”. Esse mecanismo permitiu a ampliação de mão de obra sem o comprometimento de direitos contratuais. Nesse contexto, o trabalhador não é chamado de empregado, por esse motivo enfrenta sozinho os custos e riscos de sua função. Ao aderir aos serviços por aplicativos, os entregadores, sem nenhum contrato formal de emprego com a empresa, distanciam-se dos direitos regidos pela CLT (Abílio, 2019).

O primeiro eixo a ser abordado trata do perfil sociodemográfico e da insegurança feminina no trabalho por aplicativos. Pode-se pensar no aspecto “assédio” como um ativo de desempoderamento que, somado à falta de segurança, serve como mecanismo para o afastamento de mulheres em trabalhos predominantemente masculinos, como o trabalho por aplicativos (Crenshaw, 2002).

O segundo eixo refere-se às discriminações, as ofensas e os riscos no trabalho. Neste aspecto, duas vias de saúde são comprometidas a física e a emocional, levando em consideração os riscos durante a realização de entregas, formas de discriminação e a não responsabilização das empresas. Por último, discorre-se sobre a alimentação dos entregadores e os impactos na manutenção do trabalho, tendo em vista o afastamento das empresas por aplicativo.

A partir dessas frentes, este artigo busca situar as debilidades da organização de trabalho uberizado e as contradições vivenciadas pelo novo sujeito neoliberal, ou seja, os entregadores. Ademais, procura identificar os principais eixos de precarização e o lucro sem responsabilidade usufruído pelas instituições.

2. METODOLOGIAS E RESULTADOS PRELIMINARES

A pesquisa de dados empíricos, neste estudo, se concentrou nas experiências vivenciadas de 39 entregadores ativos no trabalho por plataforma.¹ O objetivo é esclarecer os problemas que afetam a segurança, a alimentação e a saúde desses(as) entregadores(as) na nova organização do trabalho. Os dados coletados partiram de entrevistas semiestruturadas, buscando identificar dados qualitativos e quantitativos. Além do levantamento de dados, foi realizado um estudo de literatura acadêmica sobre a uberização, a informalidade e o trabalho por aplicativo e suas consequências para o sujeito neoliberal.

3. A UBERIZAÇÃO

O desenvolvimento e o modelo administrativo da pioneira uber, despertou não apenas a transformação, mas uma via estratégica do uso de ferramentas digitais, em sociedades dependentes do uso da internet e de computadores (Franco; Ferraz, 2019). A junção entre o uso das tecnologias e o transporte urbano ganhou destaque e forma em outros segmentos, permitindo um *boom* da uberização. Diante das transformações no mundo do trabalho e as crises permanentes do desemprego, as narrativas neoliberais de flexibilização e redução de direitos pareceram ser suficientes para resolver os problemas sociais atrelados ao trabalho. Entretanto, o “velho” apenas tomou a aparência de “novo”. “Há fartas evidências, ao longo dos últimos quarenta anos, de que essas receitas das ‘novidades’ não entregam o prometido e, mais do que isso, buscam e efetivamente promovem o ‘velho’.” (Filgueiras, 2021).

O empreendimento “inovador” da Uber, serviu como atrativo às empresas tradicionais que eram envolvidas pelo cumprimento das leis trabalhistas. Esse movimento, rodeado pelas propostas neoliberais de soluções para crise do desemprego, ressuscitou princípios que não são novos, mas que são vistos desde o século XIX, como, por exemplo, as ganhadoras e os ganhadores no Brasil nos diferentes setores². A organização dos serviços das ganhadoras e dos ganhadores³

1 Os dados coletados foram obtidos por pesquisa coordenada por Dr. Ricardo Festi com equipe de pesquisadores para OIT: Aline Gil Pereira Soares, Bruna Vasconcelos de Carvalho, Diego Rodrigues de Loiola, Kethury Magalhães dos Santos, Nicolas Eyck Van Dyck Araújo de Oliveira, Raphael Santos Lapa, Thayuany de Jesus Rodrigues e Vinícius Torres Araújo Dourado.

2 Ver João José Reis, *Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia* (São Paulo, Companhia de Letras, 2019).

3 “Em 1857, grande parte dos negros de Salvador, escravizados ou não, trabalhava nas ruas. Eram responsáveis, sobretudo, pela circulação de objetos e pessoas através da cidade. Carregavam de tudo: pacotes grandes e

propiciava ao patrão o lucro que seu escravo recebesse nas diferentes categorias como: lavadeira, carregadores, faxineiras. Em todos esses serviços, os patrões não pagavam os instrumentos que eram utilizados e tampouco se importavam que se tirasse esse custo dos 30% que os ganhadores recebiam (Reis, 2019). Apesar de contextos diferentes, essa analogia faz transparecer que não há nada de novo, a não ser um novo nome, a Uberização. Os entregadores por aplicativo continuam sendo responsáveis pela subsistência do seu trabalho, além de sua vida, enquanto os donos das instituições recebem o maior lucro.

Segundo Antonio Casilli: “A uberização do trabalho é pautada por um novo design de organização, o qual é executado através de aplicativos conectados na internet. Esta organização do trabalho é elaborada por um algoritmo” (Casilli, 2018 *apud* Areosa, 2021, p. 52). Essa nova configuração não está livre de controle, as narrativas neoliberais de “empreendedor de si”, serviram de gás para expandir uma ilusão de liberdade e flexibilidade. Assim, a uberização não está livre de controle, mas se trata de uma “nova forma de gerir, organizar e controlar o trabalho” (Abílio, 2019).

O sonho de autorrealização é impulsionado pelas promessas de solução para o desemprego e para a autonomia do entregador, promessas que não foram cumpridas, mas ainda são adicionadas aos discursos de instituições e trabalhadores, e, por esse motivo, continuam sendo reproduzidas, como enfatiza Vitor Filgueiras (2021, p. 18):

Para isso, as narrativas exageram, distorcem ou mesmo invertem a natureza ou as consequências das transformações abordadas. Mesmo padecendo dessas inconsistências, elas são assimiladas por parcela importante de trabalhadores e instituições, ajudando a criar uma espécie de profecia autorrealizável na medida em que são reproduzidas.

É importante deixar claro que, de fato, aconteceram novidades, afinal de contas o mundo do trabalho passou por transformações, mas é necessário entender que muito dessas narrativas são postas para a maximização de lucros das empresas que, diante da flexibilização dos contratos de trabalho, fazem o movimento de transferência de encargos aos trabalhadores. “As empresas buscam garantir seus altos lucros exigindo e transferindo aos trabalhadores e trabalhadoras a pressão pela maximização do tempo, pelas altas taxas de produtividade, pela redução dos custos” (Antunes, 2018).

pequenos, do envelope de carta a pesadas caixas de açúcar e barris de aguardente, tinas de água potável e de gasto para abastecer as casas, tonéis de fezes a serem lançadas ao mar; e transportavam gente em saveiros, alvarengas, canoas e cadeiras de arruar. Os negros também circulavam pelas ruas em demanda a seus empregos como oficiais mecânicos (pedreiro, ferreiro, tanoeiro, sapateiro, alfaiate etc.)”. *Ibidem*, p. 19.

O caminho construído pela uberização tornou-se uma estrada difícil de retornar. A tendência à flexibilização de contratos traz uma reflexão de como será o futuro: “Tudo indica que o futuro do trabalho será, cada vez mais, caracterizado pela flexibilização” (Areosa, 2021). Dentro do contexto da uberização, a ideia de contrato de emprego se afasta, ou seja, os trabalhadores uberizados aderiram a esse tipo de trabalho informal. Nessa condição, ocorre a transferência da responsabilidade das empresas para os trabalhadores e, como consequência, riscos, custos, falta de garantias e direitos (Abílio, 2019). Evidentemente, que, nesse contexto, “aderir” não se trata apenas de uma escolha, mas da sobrevivência desses entregadores. Por isso, este artigo busca apresentar reflexões sobre o trabalho uberizado e as experiências dos próprios trabalhadores.

3.1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO

Para compreender o perfil dos entrevistados, os dados coletados em relação ao gênero mostram que 92% dos respondentes se definem como homens e 8% como mulheres. Sobre o estado civil, 51% são solteiros(as), 39% casados(as)/ união estável e 10% separados(as)/ divorciados(as). A partir dos dados inicialmente apresentados, é notória a pouca adesão de mulheres ao exercício de entregas por aplicativos, no Distrito Federal. Esse fato pode ocorrer por diversos motivos, mas se podem destacar dois eixos em específico: a falta de segurança e o assédio. Ao tratar das oportunidades que os aplicativos oferecem para homens e mulheres, não houve comprovação de discriminação nítida por parte dos aplicativos, mas, em contraposição, constatou-se a existência de assédio por parte dos entregadores homens. Levando em consideração o número elevado de homens e o número baixo de mulheres, a ausência de respeito no exercício da função, pode acarretar, a elas, o abandono do trabalho. Ao perguntar à E41⁴ sobre a existência de oportunidades iguais para homens e mulheres nos aplicativos, em sua narrativa pôde-se verificar o assédio dos entregadores masculinos:

O que acontece... O app dá oportunidade igual, não tem uma discriminação se você é homem ou mulher. A discriminação é entre os entregadores, pelo fato de não ter muita mulher, tipo... Aqui eu conheço o que... três na minha região aqui no Guará. Então, é muito complicado. Inclusive, ontem, eu tava fazendo uma retirada e um entregador falou assim: “Ah, minha mulher parou de fazer entrega”. Aí eu perguntei: “Por que?”. “Por que os homens não respeitam”. Os homens entregadores que eu tô falando (E41, mulher, parda, 31 anos).

4 O grupo Mundo do Trabalho e Teoria Social - (UnB) optou por identificar os entrevistados com a letra E, seguida de numeração.

A narrativa de E41 evidencia uma diferença de oportunidade, mesmo não sendo direcionada às empresas. Podemos pensar no aspecto assédio como um ativo de desempoderamento que, somado à falta de segurança, serve como mecanismo para o afastamento de mulheres em trabalhos predominantemente masculinos, como o trabalho por aplicativos. Levando em consideração o medo de assaltos e assédios, E41 continua sua narrativa:

É, afasta. Inclusive, ontem, eu fui fazer uma entrega numa mansão, aí a mulher foi receber o pedido, aí ela falou: “nossa, eu nunca tinha visto uma mulher fazendo entrega ou então vindo aqui porque é muito longe e afastado. Nossa eu acho tão legal, queria ver mais mulheres”. Geralmente as mulheres não vão por medo mesmo, e ainda tem os assaltos. Pode roubar a moto, tudo isso, né? Não a plataforma, mas as pessoas mesmo... Assalto, assédio, o assédio é constante. São poucas mulheres, acho que não tem 10 mulheres fazendo entrega aqui em Brasília. (E41, mulher, parda, 31 anos).

Ao questionar entregadores masculinos, sobre a existência de oportunidades iguais para homens e mulheres nos aplicativos, alguns relataram diferenças na aprovação da plataforma em relação ao gênero masculino e feminino. Os relatos, retratam o aspecto de desigualdade:

Iguais eu acredito que não, né! São muitas, de gênero, né, é uma profissão predominantemente masculina, né? Você vê que chega em um lugar assim, cara, são 15 motoboys em média para 1 mulher que é entregadora também. 15 entregadores para uma 1 entregadora, vamos colocar assim, mais ou menos (E10, homem, negro, 24 anos).

A experiência de mulheres com o aplicativo, revelam que as aprovações de cadastros femininos são lentas, em comparação com a aprovação de cadastros de homens, mesmo que o aplicativo não faça “aparentemente” uma seleção direta:

Olha... eu não acredito nisso não. Eles falam que tem, mas eu não acredito não, porque você tem pouca mulher trabalhando em aplicativo. Eu já vi, e a gente conversa muito e já conversei com mulheres que trabalham em aplicativo, e a diferença de um homem que fez um cadastro no aplicativo e de uma mulher que fez o cadastro no aplicativo pra aprovação, pro homem foi bem mais rápido do que a aprovação pra mulher. Eu não vejo essa igualdade não (E14, homem, pardo, 34 anos).

As narrativas de E10 e de E14, indicam relações de segregamento de entregadoras por parte dos aplicativos, ou seja, os 8% indicados anteriormente retratam uma realidade de

exclusão direta e não direta, objetificação da mulher, assédio, medo e riscos de assalto, que, conseqüentemente, afastam as mulheres do trabalho por aplicativo.

Ainda sobre o perfil dos(as) entregadores(as), acerca da religião: 33% católica, 28% evangélica, 26% sem religião, 5% outra, 5% é agnóstico/ ateu e 3% espírita. Sobre raça e cor: 52% parda, 24% branca, 16% negra, 5% amarela e 3% indígena. Ao analisar esses últimos dados, 68% dos entrevistados se definem como pardos e negros, sendo o maior número de entregadores e, sobre a religião, a maioria se considera católico.

3.2. DISCRIMINAÇÃO E OFENSAS

Partindo das próprias experiências de motociclistas e ciclistas entregadores, 81% constataram ter sofrido discriminação e/ou ofensa, durante o trabalho de entregas. Na *bag* dos entregadores, duas violências são carregadas, a física e a emocional. Nas duas condições, não há a existência de respaldo ou responsabilização das empresas, aos chamados “colaboradores”:

A partir do momento que eles alegam que não somos entregadores, mas sim colaboradores, a gente está ali para colaborar, para ser parceiros, mas que parceria é essa que só eles ganham dinheiro? Que parceria é essa que a gente não tem um banheiro para usar, não temos um lugar para carregar nosso celular? E eles bloqueiam a gente, se a gente tiver com 15% do celular eles não mandam mais entrega para a gente. Então porque que eles bloqueiam a gente se eles não dão um suporte para a gente carregar o celular? Não tem uma tenda com um espaço para recarregar o celular dele (E27, mulher, amarela, 29 anos).

Para além dos dados apresentados, alguns relatos expressam de fato, as experiências de discriminação e/ou ofensa aos *motoboy/girls* e *Bike boys/ girls*:

Já sofri pelo estabelecimento, também. Ofensa assim, eles já reclamaram que o pedido demorou chegar, alguma coisa assim, ou então pra eu tomar cuidado com o pedido, mas no tom de como se eu tivesse trabalhando pra eles. Pelos entregadores também, já teve algum comentário machista, mas eu respondo na mesma hora. Ou tipo, até pela minha moto. Teve um comentário maior chato, porque a minha moto é bem grande e eu tenho 1, 50/1,55m. E a minha moto é alta. Então, nem os motoboy nem os entregadores tem uma moto igual a minha, sempre as motos deles são pequenas, são menores... CG (City General) na verdade. Aí eles falam: “Ah, mas você é mulher e pequenininha, por que você tem uma moto desse tamanho?”, aí eu falo: “Uai, porque eu tenho dinheiro pra comprar (risos) (E41, mulher, parda, 31 anos).

Os trabalhadores uberizados são colocados à margem, ou seja, a dignidade do seu trabalho não é reconhecida de forma legal e social, por esse motivo, são marginalizados nos ambientes que frequentam com tipos de abordagens ofensivas:

É, às vezes quando a gente vai fazer entrega em algum determinado lugar eles pedem pra que a gente tire nossos itens da bolsa para que eles possam olhar, entendeu? Eles barram a gente pra saber se tem alguma coisa de ilícito, pede pra que a gente tire os itens da bolsa, já aconteceu comigo também (E10, homem, negro, 24 anos).

As narrativas apresentadas evidenciam a marginalização por questões de gênero, raça/cor e classe social, realizadas por clientes e estabelecimentos. A falta de responsabilidades contratuais das empresas, permite a utilização da mão de obra de *motoboys/girls* e *Bike boys/ girls* sem que ofereçam pontos de apoio, alimentação, segurança e cuidados com a saúde emocional e física. Quando perguntados se comunicaram ao aplicativo as discriminações/e ou ofensas sofridas, os relatos foram:

Não, porque a gente sempre é culpado. O culpado pode ser qualquer um, pode ser o cara que traz a entrega pra gente lá de dentro do restaurante, o cliente, pode ser o porteiro. Mas a culpa é sempre do entregador. O único culpado é sempre o entregador. E as vias, os canais de e-mail pra você relatar o que de fato aconteceu na entrega é limitada, e é um processo burocrático. Então pra falar com suporte de aplicativo eu não tenho paciência (E08, homem, negro, 35 anos).

A pouca interação dos aplicativos com os entregadores, caracteriza não apenas a redução do diálogo, mas a redução de responsabilidade para as empresas, ou seja, o aumento de riscos para o próprio entregador. Nesse contexto, como visto nas narrativas anteriores, não há expectativa com o suporte disponibilizados pelas empresas, seja em casos de discriminação ou em casos de acidente como será visto posteriormente.

3.3. RISCOS NO TRABALHO

No ofício de entrega por aplicativo, os principais instrumentos utilizados pelos motociclistas e ciclistas são as motos e as bicicletas, com isso, os principais riscos são relacionados ao trânsito e assaltos. Se tratando de acidentes, os(as) entregadores(as) estão totalmente vulneráveis, não apenas pelo acidente em si, mas também pela escassez de apoio das plataformas de entrega. Como relatado anteriormente, as empresas não oferecem qualquer tipo de auxílio além da remuneração, seja no

contexto de acidentes, assaltos, apoio psicológico ou jurídico. Quando questionados sobre os riscos no trabalho, os relatos foram:

Cara, eu posso nunca mais ver a minha família quando eu vou trabalhar. Eu posso nunca mais andar. Eu posso não ter mais a minha mente quando eu vou trabalhar [...] Entre os entregadores não tem conflito. A gente é uma família. Os perigos são mais com assalto e trânsito. Por exemplo, eu tenho o meu pé direito fraturado, a mão fraturada, eu tenho um problema na cabeça, no nervo do pescoço, que foi fruto de uma pancada. Tenho problema no tórax. Eu já tive uns 10 acidentes (E52, homem, indígena, 41 anos).

Os trajetos dos entregadores para realizar as atividades uberizadas, compõem uma série de riscos, a possibilidade de queda e de atropelamento são altas e, quando ocorrem, podem ocasionar graves acidentes. Ademais, esses trabalhadores não serão remunerados caso precisem se afastar para recuperação:

Sim, né, muitos (risos). Atropelamento, o risco de cair... Tá com dois meses que eu caí aí fiquei uns dias... uns dias não, continuei trabalhando, meu joelho infeccionou, aí eu tive que ir pro médico fazer uma drenagem. Porque eu caí e achei que não era nada, mas aí infeccionou e eu tive que fazer uma drenagem. Ficou cheio de pus o joelho e ficou saindo um monte de líquido, eu tive que ficar tirando todo dia. Eu continuei trabalhando e o joelho ficou ruim mesmo. Aí foi o tempo que eu saí de férias, tirei o mês de férias, aí sarou. Tem um mês e pouco que eu voltei e já voltei sarada. Eu fiquei foi 20 dias trabalhando com esse joelho, mas aí é o risco: cair. Se você não quebrar nada você tem que continuar trabalhando, senão você não ganha (E41, mulher, parda, 31 anos).

Além dos riscos com trânsito e assaltos, o atual contexto de crise sanitária (pandemia do Coronavírus) trouxe novas problematizações as questões de saúde:

Eu acho que falta muito reconhecimento, né. Se para pensar, quem tá dando a cara a bater nessa pandemia somos nós. Foi uma das categorias que não parou nessa pandemia. A gente sai de casa correndo o risco de não voltar mais, podendo pegar doença, acidente, ou algo do tipo. A gente corre o risco de trazer doença para a nossa família quando a gente chega em casa, mas ninguém reconhece isso (E27, mulher, amarela, 29 anos).

Os perigos na pandemia (para alguns entregadores), são traduzidos em alguns aspectos, a subida aos prédios, onde muitos não tem elevador, as possibilidades de violência verbal e física, além das chances de contrair o vírus:

Eu acho um absurdo em plena a pandemia e agora voltando mais forte com essas novas cepas do vírus, o entregador ter que subir no prédio para fazer entrega. Quando ele deveria deixar na portaria. Além das violências comuns do dia a dia, ele ainda é vulnerável as infecções que tem que subir em elevador, tem que subir no prédio porque o cliente pede para entregar, porque o cliente não desce. Nas quadras 400 da Asa Sul e da Asa Norte não tem elevadores, você tem que subir três, quatro andares para fazer entrega (E29, homem, branco, 44 anos).

Em caso de acidentes ou impossibilidade de efetuar entregas, os(as) motociclistas e ciclistas entregadores(as) recebem uma espécie de bloqueio nos aplicativos, ou seja, não recebem solicitações e conseqüentemente, nenhum tipo de remuneração. Diante dos casos de contaminação pela Covid, a alternativa efetuada pelas empresas, foi o fornecimento de remuneração de acordo com o lucro do mês anterior:

[com relação ao auxílio], eles pegam a base dos últimos trinta dias trabalhados. Se nos últimos trinta dias eu tiver feito cinco mil, eu recebo cinco mil. Então, a base deles é a dos últimos trinta dias. Aí, vamos dizer: se eu trabalhei quinze dias e deu cinco mil, eles vão dividir aqueles quinze dias por trinta, então, no caso, ao invés de cinco, vou receber só dois [mil] e quinhentos. Então é uma média dos últimos trinta dias. Aí é todo um processo, porque quando você contrai a doença, você reporta lá no aplicativo; quando você reporta lá no aplicativo, automaticamente você já é bloqueado, você não pode fazer entregas (E48, homem, branco, 23 anos).

3.4. QUILÔMETROS DA FOME

As precárias conjunturas laborais dos aplicativos: risco de acidentes, assaltos e contaminações pela Covid, não estão encerradas apenas nesses aspectos. Levando em consideração, a alimentação dos próprios entregadores(as) de *delivery*, as evidências demonstram que esses(as) trabalhadores(as) não se alimentam de forma adequada, seja pelos horários ou pelo próprio consumo. Os gastos com alimentação fora de casa, subsidiados pelos próprios *motoboys/girls* e *bike boys/girls*, são calculados em média R\$ 250,00 reais mensais. Dentro dessa análise, pode-se evidenciar a contradição que a sistematização uberizada produz: os entregadores de aplicativos, particularmente de *delivery*, prestam serviço de entrega de alimentos, mas não conseguem ter uma alimentação digna e/ou pausas adequadas durante o período de trabalho.

Cara, eu não cheguei a calcular, mas assim, ele chega a ser alto né? E a gente tenta economizar o máximo, por exemplo: eu compro uma marmitta no

almoço e aí eu como a metade e deixo metade pra jantar, a outra metade da marmita. E uma marmita hoje em dia, se você para pra pensar, não é menos de 15 reais. Então, se for parar pra pensar, eu tenho um gasto de mais ou menos 400 reais com alimentação fora de casa, e assim é o que eu gasto em médio, porque às vezes eu deixo de comprar marmita para comprar um biscoito, um refrigerante ou um salgado que, às vezes, sai um pouco mais em conta do que a própria marmita. (E10, homem, negro, 24 anos).

Quando se retira uma pausa, ao menos de vinte minutos, existe um receio em “perder entregas”. Assim, as alimentações são feitas da maneira que for possível, ou seja, de forma “parcelada” nos períodos de espera dos pedidos:

Não, pois não compensa. 20 minutos apenas, você não faz nada. Se você tirar pausa, você irá diminuir as suas entregas. Não é que eu não queira tirar pausas, eu gostaria de almoçar tranquilo, sabe? Mas, se eu fizer isso, eu receberei menos entregas. Aí eu prefiro comprar a minha marmita, botar no baú e, quando vou pegar um pedido que demora para fazer, aí eu almoço. Ou então, esperando pedido eu vou almoçando ali. Eu como a minha marmita o dia todo, digamos assim, eu como por prestação: umas 10 gramas agora, depois duas colheradas e assim vai.... (E52, homem, indígena, 41 anos).

Os custos com alimentação é a parte onde existe um maior movimento de tentativa de economia, com isso, as marmitas podem ser facilmente substituídas por lanches mais baratos. Quando existe a possibilidade de encontrar marmitas mais acessíveis, as refeições são feitas de uma forma mais robusta:

Alimentação é coisa séria, viu? Porque é uma parte que eu tento economizar mais assim, sabe? Eu sempre como uma besteirinha aqui e ali. Isso que é o que me incomoda também, porque a gente trabalha justo nesse horário. Tem algumas empresas que são legais que, se você chega pra fazer um freelancer, antes de começar a trabalhar, você já come, já faz seu almoço...já janta aí depois que você vai trabalhar. Já tem umas que não oferece isso pra gente...eu procuro uns restaurantes assim que estão mais em conta. Onde tiver uma marmita de R\$10,00. Acho que eu gasto em média uns R\$ 300,00 (E8, homem).

Diante das narrativas citadas anteriormente, é possível compreender a dualidade do termo “quilômetros da fome”. O primeiro sentido, está na própria função de entregador de delivery enquanto um indivíduo que leva alimento a outro. A segunda interpretação, está na fome que esses(as) entregadores(as) passam para saciar a fome de outrem. A partir disso, se observa a grande contradição permitida pela uberização. Os altos custos

com alimento causam o efeito de redução da qualidade de alimentação, ou seja, a tendência por comidas mais rápidas, baratas, não saudáveis, ou mesmo o ato de não se alimentar podem ser comuns no cotidiano dos trabalhadores uberizados.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, diversos trabalhadores vivem à margem do serviço formal, com baixa remuneração e sem vínculo contratual de emprego. A crise do desemprego tem obrigado grande parte dos indivíduos a abrir mão de direitos em prol da sobrevivência. O empreendedorismo começa a ser utilizado como saída de emergência para homens e mulheres sem oportunidades no trabalho formal, a partir disso, cria-se nas sociedades a tendência à precarização e a informalidade (ANTUNES, 2018). A moldura do empreendedorismo, sob a lógica da uberização do trabalho, assume no uso de aplicativos uma condição de aderência, mas não significa a inexistência de uma relação contratual, em outras palavras, a relação entre patrão e empregado se torna “aparentemente” independente, diferente do modelo de contrato formal.

Frente as novas formas de gerir, organizar e controlar o trabalho, a subordinação se alastra em uma só via, a via do entregador. Neste sentido, o novo sujeito neoliberal passa a se deparar com uma nova forma de controle através das programações algorítmicas. Dentro dessa lógica não há uma independência totalizante dos(as) entregadores(as) por aplicativo, frente aos chamados chefes, a grande diferença está na ausência das instituições nos direitos trabalhistas. Novos meios de gerenciar e controlar por meio de softwares, permitem através da uberização uma condição contratual, onde os trabalhadores são desprovidos de direitos, segurança e cheios de custos de manutenção de seu trabalho.

As debilidades da uberização do trabalho, principalmente no que tange as discriminações, a fragilidade da segurança e alimentação, induz nitidamente o estabelecimento de uma moda empresarial superficial e subordinada de trabalho. A tendência na redução de direitos e o agravamento de discriminação direta e indireta dos(as) entregadores(as), principalmente as mulheres, revelam a vulnerabilidade e a exposição ao assédio. Em um contexto geral é apresentado diante dos dados o segregamento, a desigualdade, o medo de assaltos, a discriminação, a ofensa e a falta de recursos básicos que demonstram a apatia do trabalho uberizado que, mesmo diante das comprovações de controle escondido, insiste no lucro sem responsabilidade, produzindo não apenas quilômetros da fome, mas da insegurança. Neste sentido é necessário retomar as exigências de direitos que respaldam essa categoria crescente e assim retomar a responsabilização das empresas.

REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila Costhek. **Uberização: Do empreendedorismo para o gerenciamento subordinado**. Psicoperspectivas, Valparaíso, v. 18, n. 3, p.1-12. nov. 2019. Disponível em: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-69242019000300041&script=sci_arttext> Acesso em: 12 de julho de 2021.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: O novo proletariado de serviços na era digital**. Ed: Boitempo, pg: 50, 2018. Disponível em: <<https://br1lib.org/book/3701576/204e15>> Acesso em: 16 de julho de 2021.

AREOSA, J. (2021). **O meu chefe é um algoritmo – Reflexões preliminares sobre a uberização do trabalho**. Revista Segurança Comportamental, 14, 51-56. Disponível em: <https://segurancacomportamental.com/en/magazines/item/839-o-meu-chefe-e-um-algoritmo-reflexoes-preliminares-sobre-a-uberizacao-do-trabalho> Acesso em: 12 de janeiro de 2023.

CRENSHAW, Kimberlé. **Documento para encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero**. Estudos feministas, pg: 177, 2002.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Cristian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. Tradução Mariana Echalar - 1ª ed- São Paulo: Boitempo, pg: 321-327, 2016.

FILGUEIRAS, Vitor. **“É tudo novo”, de novo: as narrativas sobre grandes mudanças no mundo do trabalho como ferramenta do capital**. 1. Ed.- São Paulo: Boitempo, pg:18 2021.

FRANCO, D., & FERRAZ, D. L. (2019). **Uberização do Trabalho e Acumulação Capitalista**. *Cadernos EBAPE.BR*, 17(Edição Especial), 848 p.

REIS, João José. **Ganhadores: a greve negra de 1857 na Bahia**. São Paulo: Companhia das Letras, Pg: 19-67, 2019.

Data de submissão: 30/09/2022

Data de aprovação: 22/01/2023



Este trabalho está licenciado sob uma licença Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.