

O TRABALHO EM PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL

“O nosso sofrimento é maior do que a gente expressa”: As condições laborais dos entregadores por aplicativo no Distrito Federal

*“Our suffering is greater than what we express”: The working conditions of
delivery workers by app in the Federal District*

Kethury Magalhães dos Santos

Mestranda em Sociologia do Trabalho pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília (PPGSol-UnB). Graduada em Ciências Sociais pela UnB. Bolsista CAPES. Participante dos Grupos de Pesquisa CNPq “Mundo do Trabalho e Teoria Social” e “Grupo de Estudos e Pesquisas sobre o Trabalho”.
<https://orcid.org/0000-0002-1877-9118>

RESUMO: O presente estudo tem como objetivo verificar quais são as condições laborais dos entregadores por aplicativos na capital do país e, também, refletir sobre a precarização do trabalho na era digital. Para conhecer o perfil e compreender as especificidades da categoria, realizou-se entrevistas através de questionário semiestruturado. Neste sentido, a conclusão da pesquisa aponta para a predominância masculina, jovem e periférica em ocupações precárias e indica a persistência das desigualdades sociais e raciais no Distrito Federal.

Palavras-chave: Plataformização do trabalho, uberização, trabalho digital.

ABSTRACT: The present study aims to verify the working conditions of app delivery workers in the country's capital and to reflect on the precariousness of work in the digital age. To know the profile and understand the specifics of this category, through semi-structured questionnaires-based interviews were carried out. So, the conclusion of the search shows the predominance of young, males and peripheral in precarious occupations and indicates the persistence of social and racial inequalities in the Federal District.

Keywords: Work platforms, uberization, digital work.

1. INTRODUÇÃO

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2020, havia cerca de 37 milhões de trabalhadores ocupados no setor informal no Brasil (PNAD Contínua, 2021). Este setor, composto pelas categorias de empregados sem carteira e trabalhadores por conta própria, foi o mais prejudicado durante a crise sanitária, social e econômica que atingiu país em decorrência da pandemia do COVID-19 (Síntese de Indicadores Sociais, 2021). A situação de precariedade a que o trabalhador informal está sujeito se traduz pela omissão de direitos trabalhistas previstos em lei para trabalhadores com vínculo formal, ausência de ganhos mínimos e imprevisibilidade da duração da jornada de trabalho, falta de garantias de segurança e salubridade no ambiente de trabalho, subnotificação de acidentes de trabalho, entre outros.

Dentre as modalidades de trabalho informal, o trabalho por meio de plataformas digitais e aplicativos ascendeu com notável intensidade nos últimos anos, tornando-se rapidamente símbolo da precarização das relações de trabalho na era do algoritmo. Esses trabalhadores atuam principalmente no setor de transporte de pessoas e de mercadorias, e já compõem 31% do total de ocupação do setor, mais de 1,4 milhões de pessoas (IPEA, 2021). A busca por essa modalidade laboral no país pode se justificar, por um lado, pela fragilidade que o mercado de trabalho formal tem enfrentado nos últimos anos, com altas taxas de desemprego (PNAD Contínua, 2021), e, por outro, pelas mudanças no horizonte do trabalho associadas aos avanços das tecnologias de comunicação (TICs). Uma vez que não existe vínculo empregatício reconhecido entre as plataformas digitais e os motoristas e entregadores a elas associados, estes estão sujeitos a todos os supracitados problemas que assolam o trabalhador informal.

Há uma escassez de dados que permitam delinear com exatidão o perfil destes trabalhadores. A PNAD-Covid-19 oferece alguns indícios: segundo uma análise mais recente elaborada por Lapa (2021) sobre o perfil dos trabalhadores por meio de plataformas digitais no Brasil, 94,94% dos respondentes se declararam homens, e apenas 5,06% se declararam mulheres. Quanto ao nível de instrução, 30,22% tem nível fundamental completo; 8,93% não concluiu o ensino médio; 39,39% concluiu o ensino médio; 16,87 possui nível superior incompleto e inexistem índices sobre os concluintes dos estudos no ensino superior.

Neste trabalho, pretendo voltar minha atenção para a investigação dos perfis dos que compõem a categoria no Distrito Federal, levando em consideração o fato de que a maior parte dos estudos sobre o trabalho em plataformas têm se concentrado nas grandes cidades do Brasil e há poucos trabalhos produzidos sobre o tema na capital. E ainda, me

debruçar sobre as jornadas laborais, segurança e proteção no trabalho e verificar se há ocorrências de discriminação de gênero, racial e social durante o exercício da atividade laboral. O objetivo desta pesquisa é, portanto, examinar e problematizar as condições de trabalho dos entregadores por meio de plataformas digitais no DF.

2. MÉTODOS

Esta é uma pesquisa qualitativa com características da pesquisa netnográfica. A escolha pela netnografia em uma pesquisa sociológica se deu como forma de driblar as limitações impostas pelo cenário pandêmico, possibilitando o contato por meio do ambiente virtual. Este recurso metodológico, desenvolvido por Kozinets (2014), consiste em um conjunto de técnicas inspiradas pela etnografia clássica, desenvolvidas para adaptar a pesquisa aos modos de comunicações mediadas por computador. Segundo Martins (2012), ela funciona por meio da “imersão do pesquisador no grupo a ser estudado e sua convivência com a cultura local para entender, ou melhor, mergulhar no modo de ver e pensar o mundo daquele grupo, a fim de poder falar sobre ele”.

Quanto ao acesso aos interlocutores, foi possível expandir a rede de atores por meio do método *snowball sampling* (amostragem “bola de neve”). Este pode ser definido como um método amostragem não probabilístico, que consiste na indicação sucessiva de novos participantes por participantes antigos da pesquisa (MUNHOZ e BALDIN, 2011: p. 332). Este método pode ser combinado com a abordagem netnográfica para alcançar os trabalhadores por meio do ambiente virtual, evitando, assim, o contato face-a-face para preservar a saúde das partes envolvidas, por restrições ligadas à pandemia do Covid-19.

A coleta de dados ocorreu por meio de entrevistas realizadas através da plataforma de videoconferências *Google Meet*, entre os meses de novembro de 2020 e março de 2021. A população selecionada consistiu em motociclistas e *bikers* que trabalham para as principais plataformas de entregas que atuam no Distrito Federal (DF), elas são: *Ifood*, *Uber Eats*, *Rappi* e *99food*. No total, foram aplicados 39 questionários semiestruturados, com perguntas de cunho qualitativo e quantitativo, elaboradas (coletivamente) a partir do aplicativo *Google Forms*, junto aos demais membros do Grupo de Pesquisa Mundo do Trabalho e Teoria Social (GPMTTTS – UnB). Com o objetivo de preservar o anonimato dos entrevistados, optou-se por identificá-los pela letra “E” de entrevistado(a), seguido de um número aleatório e o gênero.

3. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO

Como foi dito, a pandemia da Covid-19 resultou no agravamento da crise econômica e política já instaurada no país. Assim como nos demais estados, o governador do

Distrito Federal, Ibaneis Rocha (MDB), adotou o posicionamento diante do cenário pandêmico que alternava entre a rigidez e a flexibilização das medidas restritivas. Logo no início da propagação da doença, em março de 2020, foi publicado o Decreto nº 40.528 no Diário Oficial do Distrito Federal (DODF) que vetou as atividades no comércio e aulas presenciais. Com isso, houve o fechamento de bares, restaurantes, cinemas, escolas públicas e privadas e o mesmo não se aplicou às atividades consideradas essenciais nos setores da saúde, segurança pública, vigilância sanitária entre outros. Após um ano, a transmissão do vírus ainda estava fora de controle e o Decreto nº 41.874 veio a público em 8 de março de 2021, e com ele mais um *lockdown* (“bloqueio total” ou “confinamento”) se estabeleceu como protocolo de isolamento para preservar a segurança sanitária da população.

O fechamento dos bares e restaurantes abriu margem para o encaixe das entregas de alimentos como uma atividade essencial. Com efeito, houve aumento significativo nos pedidos para as residências realizados por *motoboys* e *bikers*, principalmente.

A pesquisa possibilitou conhecer o perfil dos que predominam uma das profissões que se tornaram atividades essenciais durante a pandemia da Covid-19 a nível nacional e regional. Foi graças ao trabalho realizado pelos entregadores por aplicativo que muitas pessoas puderam manter-se isoladas em seus domicílios.

Em se tratando do gênero dos trabalhadores, 92,3% dos entrevistados assumiram ser do gênero masculino e apenas 7,7% compõe o gênero feminino. No que abarca a questão sobre o estado civil, 51,3% se declararam solteiros(as), 38,5% estão casados(as) ou em uniões estáveis, seguidos por 10,3% de divorciados(as). Quanto ao nível de instrução, 10,3% tem nível fundamental incompleto; 10,3% não completou o ensino médio; 35,9% concluiu o ensino médio; 30,8% possui nível superior incompleto e 10,3% concluiu os estudos no ensino superior. Destes, 61,5% ainda estuda (em cursos técnicos, profissionalizantes ou de nível superior) e 38,5% parou de estudar. Sobre as raças/etnias dos respondentes, 68% se identificam como negros ou pardos; 23,7% como brancos e 8% como sendo indígenas ou amarelos.

No que se refere às regiões do DF onde os entregadores vivem, a maioria habita cidades administrativas como: Ceilândia, Santa Maria, Cidades do Entorno, Taguatinga, Guará e Paranoá. Quanto as regiões onde os entrevistados costumam trabalhar, por concentrar maior número de demandas, as que mais os atraem são regiões com a maior concentração de renda como o Plano Piloto, seguido por Águas Claras, Guará, Taguatinga, Lago Sul e Lago Norte, Sudoeste e Park Way. Logo, pode-se afirmar que o perfil que predomina o ramo do *delivery* na capital do país é

masculino, majoritariamente jovem, negro ou pardo, que vive em lugares de menor rendimento e se deslocam para as regiões centrais do Distrito Federal.

3.1 JORNADAS DE TRABALHO

Foi feito o cálculo da média de horas despendidas semanalmente, e o resultado obtido foi de 65,72 horas semanais de trabalho, considerando que os trabalhadores laboram até 10 horas por dia. Por isso, buscou-se extrair outro elemento importante, já que os entregadores possuem longas jornadas para cumprir as demandas. Houve questionamento sobre a ocorrência de pausas durante o trabalho para descanso ou alimentação. 71% responderam que fazem pausas para aguardar o próximo pedido, 54,8% respondeu que faz pausas para esperar o pico de pedidos, 51,6% respondeu que faz pausas para se alimentar e 3,2% não faz qualquer tipo de pausa. Partindo do questionamento anterior, procuramos saber onde eram realizados esses intervalos. As respostas foram as mais diversas, já que 82% dos entregadores afirmaram não possuir pontos de apoio concedidos pelas empresas. Sendo assim, eles procuram por praças, ficam perto dos restaurantes, em locais arborizados etc. As descrições a seguir dão conta de melhor ilustrar este ponto:

Entrevistador: Onde normalmente você realiza esse tipo de descanso ou pausa?

Ah, eu sento numa calçada, se tiver uma praça eu sento no banco da praça. Se tiver uma árvore, eu sento debaixo da árvore. Não tem um local específico, sempre é onde eu conseguir fazer uma pausa eu vou procurar um lugar mais aconchegante que eu possa está ficando mais à vontade para almoçar. (E14, homem)

Geralmente, a gente para no meio das residências, nos banquinhos da quadra. O aplicativo não dá nenhuma tenda, nenhum lugar para carregar o celular. Se for na chuva, a gente fica embaixo de prédio. Nossa vida é assim. (E27, mulher)

As jornadas figuram como um elemento importante capaz de indicar o nível de autonomia dos indivíduos e a intensidade do trabalho. Por isso, procuramos investigar os efeitos destas sobre a vida pessoal dos participantes. Obtivemos os seguintes relatos:

A vida social e a vida familiar se anulam por completo. Você não tem mais aquele almoço de domingo com a sogra, com os cunhados...Essa relação social, essa interação familiar acaba. Nem é por má vontade, é físico mesmo porque está exausto. Você passa 14h em uma moto

aguentando trânsito terrível, clientes mal-humorados, comerciantes que debocham da sua cara. (E29, homem)

Toma sim um certo tempo, mas eu fico, às vezes, me acho injustiçado porque as outras pessoas... enquanto estou servindo as outras pessoas lá a maior parte do tempo estão no conforto da casa delas. E eu a maior parte do tempo estou no serviço. Então acho um pouco injusto isso. Pessoas que tem sua carteira assinada, suas 8h de jornada de trabalho, enquanto eu tenho 4h a mais porque eu preciso complementar a renda. Como falei por mais que eu fique as 14h por lá, dessas 14h eu fico 2h-3h parado. (E22, homem)

Grande parte das angústias e desabafos dos entregadores se direcionam tanto no sentido da exaustão quanto no da pobreza de tempo que culmina na ausência de descanso e prejudica as interações com familiares e amigos. Desse modo, a experiência prática dos trabalhadores por meio de plataformas entra em contradição com a retórica amplamente difundida pelas empresas de que é possível ter controle sobre o tempo de trabalho e “ser seu próprio chefe”.

3.2 DISCRIMINAÇÕES NO TRABALHO

Neste eixo, o intuito era descobrir se os entregadores sofrem discriminação no trabalho e por quais motivos, em caso afirmativo. Os relatos mais frequentes foram sobre discriminação sofrida pelo estabelecimento/restaurante seguida por clientes, pela plataforma e outros (trânsito, polícia militar, demais motoristas etc). Quanto às motivações, as mais apontadas foram atraso na entrega, qualidade da entrega, aparência física, discriminação de classe, profissão, discriminação de gênero, discriminação sexual etc. Conforme os relatos separados a seguir:

Entrevistador: Você já sofreu alguma discriminação ou ofensa? Por quais motivos?

[...] É muito comum no Lago Sul, principalmente por mulheres que fazem o pedido e recebem, te observar dos pés à cabeça, te pedir para aguardar...A discriminação social é maior que a religiosa, maior que a ideológica, é maior do que qualquer outro grupo. A discriminação social é a maior de todas. (E29, homem)

[...] 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 motoboys nem os entregadores tem uma moto igual a minha, sempre as motos deles são pequenas, são menores... CG 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). Eu dou uma resposta bem grossa logo, no tom de grosseria mesmo pra não prolongar. Geralmente, é isso. Eles comentam muito da minha moto. Pelo fato de ser mulher, mesmo. Até os donos de restaurante comentam: “nossa essa moto não é muito grande pra você não?” É mais por eu ser mulher mesmo, pois se fosse um homem ninguém ia falar isso. (E41, mulher)

Você não pode entrar na loja. Você tem que esperar num canto, do lado de fora, na chuva. Não tem uma cadeira para você sentar, que o motoboy é lixo, que o motoboy é aquilo [...] todo dia a gente escuta isso. (E27, mulher).

Nos relatos acima, destaca-se a concatenação das mais diversas opressões. Fica nítido que a experiência dos trabalhadores nesta modalidade laboral é atravessada, fundamentalmente, por preconceitos e estereótipos de classe, raça e gênero.

3.3 SEGURANÇA E PROTEÇÃO NO TRABALHO

Empenhamo-nos em descobrir quais eram os riscos mais frequentes que permeiam a categoria de modo geral e, especificamente, durante o período da pandemia. Os riscos gerais que os respondentes apontaram como sendo os mais recorrentes foram os relacionados ao trânsito e assaltos. Já os específicos, no cenário pandêmico, foram as contaminações. Com isso, temos os seguintes relatos:

Entrevistador: O seu trabalho oferece algum tipo de risco?

Eu costumo falar que o entregador é a profissão que mais corre risco. Mais do que policial, mais do que bombeiro, mais do que enfermeiro, mais do que médico. Por que entregador? Primeiro, o estresse emocional que ele tem no trânsito. Ele está sujeito a várias intempéries ele pode cometer um acidente por erro, por estresse. Ele pode ter um desmaio, está sujeito a ser atropelado por terceiros. Ele está sujeito a pegar uma infecção. É uma profissão que deveria ter insalubridade e ter periculosidade. É a categoria, hoje, mais suscetível a ter problemas físicos e emocionais. São 13h20min num banco de uma moto” (E29, homem)

[...] 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. [...] 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. [...] 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)

Já peguei Covid. Já peguei alguns vírus... né... de água. Às vezes a gente pede em um estabelecimento a água e eles colocam da própria torneira, não tem aquele cuidado, a gente não sabe a procedência. Já tive infecção estomacal... Ah, tanta coisa [risos]... Já sofri acidente, também... (E48, homem)

Caso os entregadores se envolvam em acidentes ou se recusem a realizar entregas em áreas com risco de assalto, a providência padrão dos aplicativos é bloquear o entregador. Existe a possibilidade de comunicar a plataforma a respeito de regiões perigosas, mas os trabalhadores ficam acuados pela possibilidade de não receberem mais demandas. Os participantes disseram:

Entrevistadora: Os apps adotam alguma estratégia para que os entregadores não sejam assaltados?

[...] Eles dão a opção de você não pegar uma corrida para um lugar que é área de risco, mas se você for e tiver algum problema eles não acionam automaticamente a polícia. Porque eles têm acesso a nossa localização (E27, mulher)

Entrevistadora: Você considera que isso é eficaz?

Não, porque se a gente cancela um pedido porque o lugar é uma área de risco, corre o risco de a gente não pegar mais pedido, pois eles podem bloquear a gente, pois eles não vão mandar mais demanda para a gente. (E27, mulher)

Acabei me acidentando e não comuniquei o suporte, tentei comunicar o suporte, mas não deu pra comunicar e acabei me acidentando, tive que me deslocar do local do acidente, pegar meus prejuízos e tal [...] resolver a situação. E acabei não chegando pra pegar o pedido e fui bloqueado. (E14, homem)

Entrevistador: Você já sofreu algum tipo de bloqueio? Poderia nos informar algum que você já sofreu?

[...] Bloqueiam. Bloqueiam. Eles bloqueiam a gente da plataforma se a gente não entregar o pedido. O pedido de qualquer forma ele tem que sair das nossas mãos e ser entregue pro cliente. Eu posso cair da bicicleta e me machucar e eu tenho que ter alguma forma de entregar pro cliente. (E10)

Os participantes alegaram que após começarem a prestar serviços para as plataformas apresentaram alguns problemas de saúde devido às condições de trabalho ao qual são submetidos. Os problemas mais comuns são problemas na coluna, estresse, lesão física por conta de acidentes e ansiedade. Eles descreveram:

Entrevistador: Depois de ter começado a trabalhar com entregas por app, você apresentou problemas de saúde relacionados ao trabalho?

Lesão física por conta de acidente, problema na coluna, no caso eu já tinha um problema na coluna e ele se agravou e eu vou ter que passar por outra cirurgia. Tive há 1 ano e meio, 2 anos, um problema na coluna passei por uma cirurgia e recuperei bem e voltei a trabalhar, mas nem tanto, o problema foi se agravando novamente, surgiu novamente e eu vou ter que passar por outra cirurgia. (E14, homem).

(dor na coluna?) Sim, tive. Bastante dor no joelho e nas costas. (E10, homem)

Entrevistador: Para algum desses que você citou (dor na coluna, dor no joelho, estresse, ansiedade) você teve diagnóstico médico?

E10: Eu fui na doutora né, expliquei pra ela o que tava acontecendo (sobre ansiedade né) e ela falou que eu tava com transtorno depressivo persistente. E ela falou que para esse caso eu deveria é tomar remédio, então hoje eu faço uso de um remédio para ansiedade e é isso. Mas assim pra joelho e pras costas não, pra essas dores assim não. (E10, homem).

Como vimos, existem os riscos que a categoria reconhece como comuns à profissão e há aqueles que são potencializados pelo gerenciamento algorítmico. Os acidentes fatais, lesões físicas e roubos são os mais frequentes, porém eles podem se intensificar no trabalho para as plataformas, haja vista que as entregas possuem prazo para serem efetivadas, e a não realização dentro do período proposto normalmente implica em baixa avaliação por parte dos clientes e restaurantes, bloqueios e banimentos. O tempo de trabalho despendido diariamente e semanalmente sem pausas em locais de descanso adequados, culmina na exaustão e compromete o tempo dedicado ao lazer, à família e ao autocuidado do trabalhador. Isto, sem contar com os danos à saúde física e psíquica, a curto e médio prazo, que já fazem parte de suas realidades cotidianas como foi relatado.

4. DISCUSSÃO

Os resultados deste estudo descreveram o perfil de pessoas que integram a categoria dos entregadores por meio de plataformas digitais na região do Distrito Federal. Apesar de a pesquisa ter traçado o perfil demográfico dos atores, optamos por não acrescentar a variável idade à pesquisa, uma vez que as variáveis “estado civil” e “nível de instrução” são capazes de sugerir a faixa etária dos participantes. Pela análise dos resultados, é possível perceber uma prevalência maior dos indivíduos do sexo masculino, 92,3%, o que corrobora com o padrão encontrado no estudo de Abílio et al. (2020).

Os níveis educacionais na capital, que foram 35,6% para concluintes do ensino médio e 10,3% para concluintes do ensino superior, destoam dos achados pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike, 2019), já que eles apontam as taxas de 53% e 4%, respectivamente. Outro fator que merece destaque, é a identificação étnico-racial dos entrevistados. No DF, a maior parte dos entrevistados, 68%, se identifica como negro ou pardo, e 23,7% como sendo brancos, indo de encontro com a relação dos resultados da pesquisa anteriormente citada, com cerca de 71% dos entregadores negros ou pardos, e 26% sendo brancos.

No que tange as jornadas de trabalho, pode-se concluir que os trabalhadores possuem jornadas diárias e semanais extenuantes, que podem chegar até 65,72 horas de trabalho (por semana). Dal Rosso (2017), em seu estudo sobre a flexibilização das horas laborais a nível mundial, determinou que as jornadas que ultrapassam as 45 horas semanais se encaixam como jornadas excessivas, que podem trazer danos à saúde do trabalhador. Em consonância, Brandão (2009) argumenta que a fadiga causada pelo excesso de jornada é capaz de reduzir o desempenho e a atenção necessária para a execução das atividades laborais. Deste modo, o alargamento do tempo se converte em um elemento facilitador de acidentes de trabalho. Ainda segundo o autor, as pausas realizadas durante as jornadas são capazes de propiciar o repouso necessário para que o indivíduo se recupere dos desgastes físicos e mentais ocasionados pela ocupação.

Tais intervalos, como vimos, ocorrem em sua maioria em praças ou debaixo da sombra das árvores, pois inexitem lugares adequados para o descanso dos trabalhadores. E essas pausas são feitas com o objetivo de aguardar os pedidos, 71%, ou para esperar o aumento da demanda 54,8%. É importante nos atentarmos que os percentuais de pessoas que direcionam seus hiatos à disposição da plataforma são superiores ao índice de pessoas que realizam os intervalos para se alimentar, que é por volta de 51,6% dos respondentes. Portanto, é visível que a realização do trabalho é priorizada em detrimento da própria alimentação dos entregadores.

No que diz respeito às discriminações sofridas no trabalho, as respostas comprovaram a existência dos mais variados tipos, sejam elas de raça, classe ou gênero. Em sua maioria, são proferidas pelos donos dos estabelecimentos e pelos clientes. Nas descrições escolhidas para integrar a presente investigação, temos a discriminação de classe, seguida pela discriminação de gênero. No entanto, não se pode deixar de mencionar as práticas racistas frequentes no cotidiano dos e das entregadoras por meio de plataformas digitais. Segundo Alencar e Silva (2021), o processo de exclusão e subvalorização de pessoas negras no mercado de trabalho repercutem, diretamente, na autoestima destes agentes causando sérios danos psíquicos.

Outro elemento crucial é a forma como as mulheres integram a categoria. Constatamos no estudo que apenas 7,7% de mulheres participam de tal ocupação no Distrito Federal, pouco mais que os 5,4% encontrados na pesquisa de Abílio et al. (2020). A hipótese, aqui, é que neste tipo de trabalho existem alguns fatores que repelem a participação feminina. São eles: os riscos (assédio, assaltos e acidentes de trânsito), a baixa qualificação profissional (as mulheres costumam ter maiores níveis de instrução) e as longas jornadas. Este último ponto se apresenta como um dos maiores obstáculos para a população feminina. Por elas serem as mais afetadas pela pobreza de tempo, geralmente, ocupam os lugares de principais ou únicas responsáveis pelas atividades de cuidado e afazeres domésticos em seus núcleos familiares.

Estas assimetrias existentes entre os gêneros resultam da divisão sexual do trabalho. Hirata e Kergoat (2008) conceituam-na como uma forma de divisão do trabalho social que resulta das relações sociais entre homens e mulheres. Elas elencam que a participação masculina é lançada na esfera produtiva e se apropria das funções de maior prestígio social. Isto se deve a uma diferenciação socialmente construída dentro de uma lógica biologizante dos papéis sociais direcionados aos gêneros. Desta forma, destaca-se o fato de que na realidade brasileira, considerando os elevados índices de informalização do trabalho feminino (ROSAS; SCHINCARIOL; SARAIVA, 2019) que decorrem das desigualdades no mercado de trabalho e da divisão das tarefas de cuidado nos domicílios, a desigualdade estrutural no âmbito laboral assola, sobretudo as mais desfavorecidas economicamente, já que até mesmo o acesso aos postos de trabalho mais precários e inseguros são dificultados

Os autores Alves e Bezerra (2021) concluíram que, atualmente, esta modalidade de trabalho se converte em “um dos vetores do fenômeno das desigualdades de raça e gênero existentes no mercado de trabalho” (p.182) e que o avanço da precarização possui efeitos mais drásticos para a população negra e para a população feminina, sendo estes dois grupos os que ocupam as posições mais rebaixadas no mercado de trabalho formal.

Por fim, em se tratando da segurança e proteção no trabalho, os participantes elencaram o estresse emocional, a imprevisibilidade dos riscos (como cair de moto, ser atropelado, desmaios etc.) como fatores que corroboram para a ocupação ser considerada de alta periculosidade. Isto, sem contar com os altos riscos de contaminações e de assaltos, no último caso, a providência padrão das plataformas é bloquear os entregadores. Conforme Brandão (2009), o excesso laboral em condições insalubres corrobora e potencializa o desgaste dos trabalhadores. É comum se acidentar no trabalho continuar as atividades após sofrer um acidente de moto ou de bicicleta, pois o trabalho por meio das plataformas se configura como única ou principal fonte de renda da maior parte dos que integram a categoria.

5. CONCLUSÃO

Em síntese, foi possível concluir que a crise econômica, política, sanitária e social que acometeu o Brasil nos últimos anos, concatenada com uma miríade de ataques aos direitos trabalhistas fertilizou o terreno para o avanço e efetivação da plataformização do trabalho como regra no país. A falta de amparo do Estado, combinada com os novos padrões de exploração do trabalho se propagam através de um discurso empreendedor que seduz os trabalhadores com uma falsa promessa de autonomia e controle sobre o tempo de trabalho. Trabalhadores estes que, historicamente, desconhecem uma forma de ocupação remunerada que não seja informal e insegura.

Dito isso, o trabalho por meio das plataformas acaba por se firmar como mais um campo reprodutor de desigualdades sociais, raciais e de gênero no mundo do trabalho. Há certo desencantamento em relação às promessas de controle sobre o tempo e do falacioso discurso empreendedor que permeia o trabalho mediado por plataformas. A prova disso é a conscientização dos entregadores sobre as suas condições de trabalho e a tentativa de reverter esse cenário através da luta que estes vêm travando por meio de organizações coletivas e paralisações desde o ano de 2020, reivindicando melhores condições de trabalho e direitos mínimos para a categoria.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C., DE ALMEIDA, P. F., AMORIM, H., CARDOSO, A. C. M., DA FONSECA, V. P., KALIL, R. B., & MACHADO, S. (2020). **Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19**. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, 3.

ALENCAR, Ana Verônica de; SILVA, Edil Ferreira da. Revisão Sistemática sobre Trabalho, Racismo e Sofrimento Psíquico no Contexto Brasileiro. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 41, 2021.

Aliança Bike. **Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo: Aliança Bike, 2019.

ALVES, Adriana Avelar; BEZERRA, Leandro Henrique Costa. Discriminação algorítmica de gênero no trabalho em plataformas digitais. **Discriminação algorítmica de gênero no trabalho em plataformas digitais**, Rev. TST, São Paulo, vol. 87, no 3, jul/set 2021.

BALDIN, Nelma; MUNHOZ, Elzira M. Bagatin. **Snowball (Bola de Neve): Uma técnica metodológica para pesquisa em educação ambiental comunitária**. X Congresso Nacional de Educação. Curitiba. Novembro de 2011.

BRANDÃO, Cláudio Mascarenhas. **Jornada excessiva de trabalho provoca acidentes**. Consultor jurídico. Brasília, 20 de outubro de 2009. <https://www.conjur.com.br/2009-out-20/jornada-excessiva-trabalho-provoca-acidentes-tira-dignidade#_ftn25_8668>. Acesso em: 06/01/2023.

DAL ROSSO, Sadi. **O ardil da flexibilidade: os trabalhadores e a teoria do valor**. Boitempo Editorial, 2017.

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 40.528 de 17 de março de 2020. **Estabelece ponto facultativo no âmbito da administração pública direta e indireta do Distrito Federal e dá outras providências**. 132º da República e 60º de Brasília. Disponível em: <http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/6022f832a52d4c92a594fda70fa48ce9/Decreto_40528_17_03_2020.html>. Acesso em: 22 de outubro de 2021.

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 41.874 de março de 2021. **Institui o toque de recolher de 22h às 5h, em todo o Distrito Federal, no período agudo da pandemia da Covid-19**. Ano L edição extra N°20-A. Brasília, 08 de março de 2021. Disponível em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2021/03/Decreto-n%C2%BA41.874.pdf>>

HIRATA, Helena; KERGOAT, Danièle. **Divisão sexual do trabalho profissional e doméstico: Brasil, França, Japão**. Mercado de trabalho e gênero- comparações internacionais. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, p. 263-178, 2008.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Síntese de Indicadores Sociais (SIS)**. 2021. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

“O nosso sofrimento é maior do que a gente expressa”: As condições laborais dos entregadores por aplicativo no Distrito Federal

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Taxa de desocupação das pessoas de 14 ou mais, ago-set-out de 2021.** Coordenação de Trabalho e Rendimento. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad Contínua). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Rio de Janeiro: IBGE, 2021.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada. **A gigeconomyno Brasil: Uma abordagem inicial para o setor de transporte.** Carta de Conjuntura. N° 53, 4° trimestre de 2021. Brasília: Ipea, 2021.

LAPA, Raphael Santos. **Trabalho em plataformas digitais durante a pandemia da Covid-19: análise de dados da PNAD-Covid19** – IBGE – Parte 1 – Entregadores de Aplicativos. Projeto: O mundo do trabalho na Era Digital: plataformas digitais. Brasília, DF: Universidade de Brasília, 2021. 25 p.

MARTINS, T. M. O. **A netnografia como metodologia para conhecer o trabalho de professores da cultura digital,** 2012. Disponível em: <<http://jovensemrede.files.wordpress.com/2012/02/tatiane-marques-de-oliveira-martinsa-netnografia-como-metodologia-para-conhecer-o-trabalho-de-professores-da-culturadigital-texto.pdf>>. Acesso em: 20/09/2022

ROSAS, Rafael; SCHINCARIOL, Juliana; SARAIVA, Alessandra. **Mulheres têm desocupação e informalidades maiores e rendimento menor, mostra IBGE.** São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2019/11/06/mulheres-tem-maiores-desocupacao-e-informalidade-e-menores-rendimentos-mostra-ibge.ghtml>>. Acesso em: 19/10/2022.

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.