

**VIOLÊNCIA URBANA E VULNERABILIDADE SOCIAL
COMO PARTE DO TRABALHO DE ENTREGADORES POR APLICATIVOS**

***URBAN VIOLENCE AND SOCIAL VULNERABILITY
AS PART OF THE WORK OF DELIVERS BY APPLICATIONS***

Ana Patricia Sales*

Francisco Sales**

Elaine Albino da Silva***

Luisa Donati****

Resumo

Este artigo é resultado de uma pesquisa que se desenvolve com trabalhadores que prestam serviços de entrega de comida para distintas empresas-plataforma. Nele, buscou-se evidenciar que o trabalho dos entregadores conforma situações que colocam esses profissionais em estado de vulnerabilidade social e, sobretudo, de violência. O problema de pesquisa se traduz na seguinte questão: quais as situações de risco que perpassam o cotidiano do trabalho dos entregadores e que afetam a sua condição de vida, de sobrevivência material e de saúde? Sustenta-se que os casos de violência, particularmente os acidentes de trânsito e os assaltos, marcam a vida dos trabalhadores, levando-os a situações de vulnerabilidade social, distanciamento do trabalho, tensão e ansiedade. Constatou-se que o nível de exposição ao qual esses profissionais estão submetidos torna-os vítimas da violência urbana, traduzida, sobretudo, nos graves e leves acidentes no trânsito e nos recorrentes assaltos à mão armada.

Palavras-chave: Plataformas digitais. Entregadores por aplicativos. Violência. Vulnerabilidade social.

Abstract

This article is the result of a research carried out with workers who provide food delivery services for different platform-companies. It sought to show that the work of delivery workers conforms to situations that place these professionals in a state of social vulnerability and, above all, of violence. The research problem is translated into the following question: what are the risk situations that permeate the daily work of delivery people and that affect their living, material survival and health conditions? It is argued that cases of violence, particularly traffic accidents and robberies, mark the lives of workers, leading them to situations of social vulnerability, distance from work, tension and anxiety. It was found that the level of exposure to which these professionals are subjected makes them victims of urban violence, which is mainly translated into serious and light traffic accidents and recurrent armed robberies.

Keywords: Digital platforms. Application delivery. Violence. Social vulnerability.

* Professora associada I, lotada no Departamento de Ciências Sociais, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Membro da Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais (PPEUR-UFRN) e pesquisadora da área de sociologia do trabalho. E-mail: anapatricia_dias@yahoo.com.br

** Professor associado IV, lotado no Departamento de Ciências Humanas, do Centro Multidisciplinar de Angicos, da Universidade Federal Rural do Semiárido (UFERSA). E-mail: francisco.sales@ufersa.edu.br

*** Graduada em Gestão de Políticas Públicas pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). E-mail: naynealbino@gmail.com

**** Graduada em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Mestranda no Programa de Pós-Graduação de Antropologia Social (PPGAS/UFRN). E-mail: luisagalva@gmail.com

Introdução

O capitalismo contemporâneo, sustentado em uma nova base técnica do capital, vem revolucionando o mundo do trabalho por meio do fenômeno da “plataformização”. Nessa fase, as plataformas digitais se assumem como tendência mundial e se disseminam na sociedade, estando presentes nas mais diversas áreas, tais como: saúde, educação, hospedagem, transporte, relacionamentos, alimentos, compras, músicas, entretenimento, entre outras.

Essa disposição ganha maior ritmo com o desenvolvimento da Indústria 4.0 e seu aprimoramento tecnológico. Logo, a digitalização, a automação dos processos, bem como o uso da internet móvel e o aperfeiçoamento da Inteligência Artificial imprimem mudanças no sistema de produção, na lógica do consumo, nas relações de sociabilidade, nos modos de execução da prestação de serviços e nas relações e condições de trabalho.

No tocante às relações laborais, conforme a Organização Internacional do Trabalho (OIT, 2018), as plataformas digitais despontam como provocadoras de mudanças no mundo do trabalho. No caso, a plataforma de transportes privados da empresa Uber foi uma das primeiras a se popularizar, a dar visibilidade ao fenômeno e a expor inúmeros problemas laborais que se instituíram na mediação entre as empresas digitais e os “parceiros trabalhadores”, a exemplo da exploração, da subordinação, do controle, da precarização, da insegurança pelo trabalho etc.

Nessa perspectiva, as plataformas *delivery* também se massificam e, em torno delas, novas problematizações são suscitadas. No caso deste estudo, ele é parte de uma pesquisa que se desenvolve com a força de trabalho que pratica a atividade de entrega de comidas para distintas plataformas digitais. Nele, procura-se evidenciar que o trabalho dos entregadores por aplicativos forja situações que colocam esse grupo de profissionais em permanente estado de vulnerabilidade social e, sobretudo, de violência urbana, durante o exercício da atividade laboral.

A questão que norteou a investigação e que se buscou responder foi a seguinte: quais as situações de risco que perpassam o cotidiano do trabalho dos entregadores e que afetam a sua condição de vida, de sobrevivência material e de saúde? Sustenta-se que os casos de violência urbana, particularmente os acidentes de trânsito e os assaltos, marcam a vida dos trabalhadores das empresas-plataforma, levando-os a um permanente estado de vulnerabilidade social, distanciamento do trabalho, tensão e ansiedade durante o cotidiano da sua jornada laboral.

A pesquisa que segue em curso teve início no ano de 2021 e tem como recorte geográfico a cidade do Natal (RN). Dados primários, coletados durante os meses de abril a junho do mesmo ano, resultantes da realização de 22 entrevistas semiestruturadas com *motoboys* e *bike boys* que prestam serviço para distintos aplicativos, como o iFood, Uber Eats, Rappi, Bee, Delivery, entre outros, subsidiam a investigação, além de fontes secundárias extraídas das informações compartilhadas na plataforma Facebook pelos integrantes do grupo dos “Motoboy Natal” e de um referencial teórico que permite abordar o estado do problema pesquisado. Informa-se que os dados primários foram coletados no mês de março de 2021.

Registra-se que, em razão do contexto pandêmico e em respeito ao protocolo de segurança sanitária adotado para conter a infecção provocada pelo SARS-CoV-2, após agendamento, as entrevistas foram realizadas remotamente. Para tanto, os recursos eletrônicos como *smartphones* e *notebook* foram utilizados para mediar os contatos e viabilizar as entrevistas por meio de videochamadas. A utilização dessas ferramentas tecnológicas permitiu romper o silêncio de 22 trabalhadores, majoritariamente declarados do gênero masculino e, em sua maioria, moradores de bairros periféricos da cidade de Natal.

Para efeito de sistematização do artigo, apresenta-se, de modo sucinto, o fenômeno das empresas-plataforma que dinamiza a “economia de bicos” e, na sequência, evidenciam-se as situações de risco, vulnerabilidade social e violência urbana a que estão expostos os entregadores. Na oportunidade, apresenta-se o perfil, bem como as condições objetivas que marcam a atividade laboral desses trabalhadores.

O capitalismo digital e o fenômeno da “plataformização”

É sabido que o capitalismo contemporâneo vem promovendo, desde os anos de 1970, relevantes mudanças na base técnica da produção e, com efeito, no mundo do trabalho. Na atualidade, vislumbra-se o que se convencionou nominar de Quarta Revolução Industrial ou Indústria 4.0 que, somada à crise sanitária, vem impactando a economia global, o mercado de trabalho e os vínculos laborais.

Nesse contexto, conforme Sales e Sales (2020), assiste-se ao aumento exponencial do desemprego, a hipertrofia do setor de serviços e a multiplicação de modalidades de “trabalhos atípicos”, a exemplo da pejetização, do trabalho intermitente, do teletrabalho, do *home office*, da terceirização, da informalidade e da “plataformização”. Essas modalidades de trabalhos flexíveis crescem e reconfiguram o complexo mercado de trabalho no século XXI.

Destaca-se, no caso, o despontar das empresas-plataforma, que irrompem a partir do desenvolvimento das complexas tecnologias caracterizadoras da Indústria 4.0, como a “Internet das Coisas”, a Robótica, a Inteligência Artificial, o *Big Data*, entre outras. Essas plataformas fomentam modelos de negócios por demanda que interligam prestadores de serviços e consumidores do mundo todo. Aqui se remete especificamente às plataformas de entregas de comida, objeto da investigação deste estudo.

É óbvio que, para alcançar esse estágio de desenvolvimento do “capitalismo digital”, precederam outros acontecimentos que foram indispensáveis para a criação de negócios dependentes das Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC), bem como da internet, a saber, a reestruturação produtiva do final dos anos de 1960, a revolução técnico-informacional, a financeirização da economia, fusões de grupos econômicos, reformas e crises econômicas. Trata-se, portanto, de processos de transformações que fizeram eclodir, no século XXI, as empresas tecnológicas e digitais.

Os negócios digitais, de acordo com Schor (2017), despontam nos anos de 1995 com o pioneirismo do comércio eletrônico do site e-Bay. Sua criação possibilitou a pessoas comercializarem produtos pela Internet, como também viabilizou a conectividade entre vendedores e consumidores em tempo real por meio da rede de computadores. Não tardaria para que uma nova onda de sites surgisse e todo um conjunto de plataformas se desenvolvesse.

Assim, nos anos de 2000, as plataformas se estabeleceram “na indústria de tecnologia para designar meios digitais de intermediação que conectam pessoas, informações e produtos” (CASSILLI; POSADA apud FONSECA, 2021, p. 33). Elas se originam tendo como eixo tecnológico a Internet e se sustentam por meio dos algoritmos, dos dados de usuários e de trabalhadores. Desde então, apresentam-se variadas, dividindo-se, de acordo com a tipologia criada por Srnicek (2017), em **plataformas de publicidade, plataformas de produtos, plataformas enxutas e plataformas industriais**.

Para Srnicek (2017), as plataformas se constituem em “infraestruturas digitais” que promovem a comunicação e a interação entre diversos grupos e corporações. Nessa conexão, elas assumem uma dupla missão: funcionam como meios de produção e de comunicação, isto é, *como* canal de trabalho e de interação entre agrupamentos. Além disso, trata-se de uma tecnologia que se nutre de informações que são organizadas, tratadas e processadas por meio dos algoritmos.

Nesse sentido, os algoritmos ganham proeminências como parte constituinte da forma de gerenciamento dos trabalhos mediados por plataformas. Esse tipo de gestão se sustenta tendo como base uma estrutura que, ao fazer uso do algoritmo, monitora comportamentos, coleta dados privilegiados de usuários e trabalhadores que estão conectados, trata-os em tempo real e os automatiza com o propósito de transformar todas as referências em resultados desejados. Constitui-se um processo que engloba, indiscutivelmente, segundo Woodcock (2020, p. 31), “tentativas de supervisionar, controlar, motivar e disciplinar os trabalhadores”.

As inovações desses modelos de negócios correm a passos largos. Na atualidade, as plataformas tecnológicas não somente fomentam transações rentáveis, como concentram capitais. Grandes são os investimentos no seu entorno. Basta imaginar as vultosas cifras financeiras envolvendo a criação da empresa WhatsApp no ano de 2009. Para se desenvolver, essa plataforma contou com o suporte de um grande fundo de investimento localizado no Vale do Silício. Não tardou para que fosse vendida à gigante Facebook, no ano de 2014, em uma bilionária transação financeira envolvendo 19 bilhões de dólares.

Essas empresas estão pulverizadas globalmente no mundo e abrangem distintos setores da economia, porém parece ser na área dos serviços que esses empreendimentos têm alcançado proporções inimagináveis. Especificamente nesse ramo, as atividades de hospedagem, transporte e educação se sobressaem como aquelas que dominam esses negócios, conforme aponta Slee (2017). De repente, empresas físicas se transformam em plataformas, e os mais variados serviços são catalisados por esse tipo de tecnologia.

Em uma dimensão mais ampla, as plataformas são,

[...] por um lado, a concretização da acumulação e extração de valor a partir de mecanismos de dados e das mediações algorítmicas; por outro, significam sua face mais visível (ou interface amigável), infiltrando-se nas práticas sociais com a promessa de oferecer serviços personalizados e causando dependência de suas infraestruturas na web e em diversos setores da sociedade (GROHMANN, 2020, p. 95).

Nessa perspectiva, depreende-se que as plataformas não atuam isoladamente. Isso porque se correlacionam com os algoritmos e com a apropriação de dados, significando esses dados, para o autor acima referenciado, “extração de valor e de recursos”. Ademais, multiplicam-se nos quatro quadrantes do mundo e se materializam nos mais diversos tipos de atividades. Parte delas consagram-se “gigantes digitais”, a exemplo da Amazon, do Google, da Lyft, da TaskRabbit e da Uber.

Deste modo, assiste-se ao empoderamento dos negócios digitais, tendo as plataformas como uma das principais tecnologias. Esses novos empreendimentos comerciais, ao se inspirarem no conceito de mundo aberto e conectado, imbricam-se com a financeirização da economia e com o neoliberalismo, solapando a todo instante indústrias tradicionais, minando os direitos sociais e trabalhistas conquistado por movimentos de lutas e estimulando aqueles que advogam pelo livre mercado a romperem com a estrutura de negócios tradicionais, verticalizadas e hierarquizadas. Alguns pesquisadores projetam que, até 2025, aproximadamente quarenta por cento das transações de trabalho se dará por meio das plataformas digitais.

O detalhe desse modelo de negócio é que, embora se reconheça que provoque a modernização do mercado e o surgimento de novos negócios, admite-se também que os novos mercados são menos competitivos, quantitativamente mais reduzidos, contudo, mais poderosos. Isso porque, como afirma Slee (2017, p. 199), eles “tendem a ser oligopolizados, com poucas grandes empresas, cada uma com poder significativo”. Cabe recordar que, por um tempo razoável, o iPod da Apple e o YouTube do Google não enfrentaram grandes concorrentes.

Nesse diapasão, compreende-se que o movimento do capital em direção ao fenômeno da “plataformização” reconfigura mais uma vez o mercado de trabalho, tornando-o ainda mais flexível, complexo, precário e global. Nele, o “trabalho atípico” plasma-se como o típico trabalho e a relação laboral pactuada por um contrato de trabalho por tempo indeterminado segue declinando.

A rigor, identifica-se a reedição pelo capital de pretéritos arranjos de emprego e a criação de outros que se distanciam do escopo da clássica forma de contratação, como o trabalho dos denominados aplicativos e plataformas. Esses tanto negam a natureza do assalariamento da relação empresa e trabalhadores como rejeitam a relação empregatícia, colocando-se como mediadores entre um prestador de serviços e uma multidão de consumidores.

Assim, o fenômeno da “plataformização” provoca uma nova organização do trabalho intitulada “modelo da cibernética” ou da “governança pelos números”. Esse novo padrão coloca em movimento uma obscura teia de subcontratação, na qual se identifica ao menos quatro parceiros da prestação dos serviços, a saber: a plataforma, o consumidor, o estabelecimento comercial e o trabalhador. Isso quando se trata das plataformas de entrega de comida.

Na prática, essas empresas-plataforma de prestação de serviços comerciais se converteram nas grandes provedoras de “renda” para a volumosa reserva de força de trabalho disponível mundialmente. Destarte, elas se transformaram nas poucas oportunidades que a força de trabalho, jovem e adulta, em situação de desocupação e desalento, consegue obter renda nesse contexto em que a economia mundial se encontra estagnada, a crise sanitária assola o mundo e as taxas de desemprego mais crescem do que diminuem. A título de informação, os trabalhadores de aplicativos já são milhares no mundo todo e, a saber, hoje se constituem na maior categoria também no Brasil.

Especificamente no Brasil, a situação do mercado de trabalho se apresenta sofrível. Dados recentes, divulgados pelo IBGE/Pnad-Contínua (2021), registram 14,1 milhões de desempregados e 5,8 milhões de desalentados. Adicionando a esses os indicadores dos trabalhadores informais, autônomos, intermitentes e subempregados, o cenário se apresenta ainda mais sombrio. Frente ao exposto, essas empresas encontram o terreno favorável para se instalarem, consolidarem-se, aproveitarem-se da “desregulamentação do trabalho”, aprofundando os níveis de exploração da classe trabalhadora.

Com a promessa de renda acima dos salários médios pagos aos trabalhadores formais e a retórica de que a força de trabalho pode ser “empresário de si mesmo”, as plataformas de entregas de comida arregimentam, por meio de uma adesão cadastral, inúmeros profissionais, para que fiquem à sua disposição e desenvolvam a atividade de entrega a consumidores que demandam por esse tipo de serviço. Esses trabalhadores, além de sucumbirem a um trabalho sem proteção social, colocam-se no risco diário da violência urbana.

A realidade dos entregadores: entre a alternativa de sobrevivência e a violência urbana

Face às mudanças na base técnica do capital, somadas às reformas antitrabalho praticadas pelos governos liberais ao redor do mundo, o mercado laboral se encontra cada vez mais flexível, desregulamentado e precário. Essa tendência ganha ainda mais força com o desenvolvimento dos trabalhos por plataformas tecnológicas que impõem uma forma de gestão do trabalho desprovida de contrato laboral formal e da proteção social.

Esse modelo se sustenta por meio de uma programação bem definida que inova a forma de administrar e controlar o trabalho. A vigilância sobre os trabalhadores já não se reúne mais em um tipo de gerência centrada na figura de um chefe, sujeito indispensável no modelo de trabalho fabril, mas se converte em complexas tecnologias da economia digital e em um sistema

de geolocalização que acompanha o movimento diário de qualquer profissional que se conecta à plataforma. Afinal,

[...] cada menino negro dormindo na praça com a cabeça dentro de uma bag é um elemento mapeado, um ponto que integra a cartografia das dezenas de milhares de pontos distribuídos pela cidade. Pontos que deverão ser ligados da forma mais eficiente – na relação tempo-espaço – à demanda. O gerenciamento algorítmico hoje vigia-gerencia cada indivíduo e ao mesmo tempo o fluxo da multidão (ABÍLIO, 2020, p. 274).

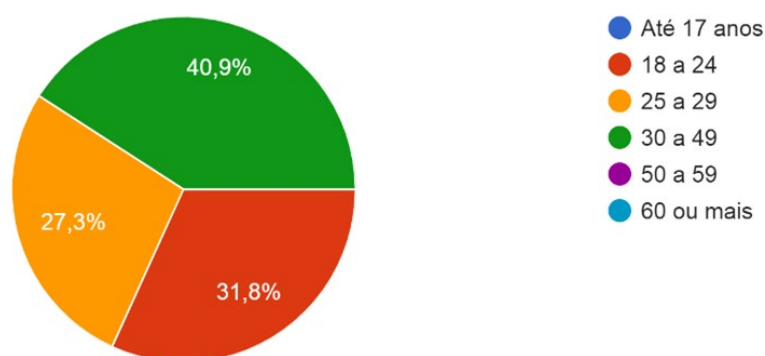
Com esse nível de operação, essas empresas tecnológicas que têm sua programação estabelecida pelos algoritmos contam com a colaboração do consumidor para aferir o desempenho dos trabalhadores. No caso particular das plataformas de entregas de comida, essas transferiram para o usuário a responsabilidade de avaliar o serviço dos *motoboys* e dos *bike boys* e, como desdobramento, colocaram em prática uma política de recompensa ou penalização para aqueles que lhe prestam serviço.

Faz-se mister salientar que o sistema de bonificação como meio de seduzir o trabalhador também se aplica às situações em que a plataforma identifica a redução da disponibilidade deles nos aplicativos. A rigor, essa situação de indisponibilidade é corrente em dias chuvosos e em feriados comemorativos. Com efeito, o aplicativo oferece um bônus, como forma de prêmio em dinheiro, àqueles que se dispuserem a intensificar a jornada de trabalho e a dar conta de um determinado número de entregas.

Nesse enredo, o trabalhador-entregador aparece como o sujeito móvel da prestação de serviços. Ele não é o trabalhador que desenvolve a atividade laboral dentro do ambiente fabril, mas sim na rua. O seu rito diário é recolher produtos em estabelecimentos comerciais demandados por consumidores (clientes) e realizar as entregas junto aos mesmos. Ele está sempre à espera de um chamado e disposto a dar partida em sua moto ou pedalar em sua bicicleta, enfrentando sol torrencial, chuva, tráfego intenso, além de outras intempéries do dia a dia do enfrentamento da sua jornada laboral.

Essa é a realidade do cotidiano laboral de vinte e dois (22) entregadores, predominantemente declarados do gênero masculino, que prestam serviços para diversas plataformas de entregas de comida na cidade de Natal (RN), localizada na Região Nordeste do Brasil, quais sejam: Uber Eats, iFood, Rappi, Bee, Delivery, 99 Food, Ame Flash, entre outras. No tocante à faixa etária, os sujeitos da pesquisa se classificam entre jovens-jovens, jovens- adultos e adultos, conforme se visualiza no Gráfico 1 abaixo:

Gráfico 1: faixa etária.



Fonte: Gráfico elaborado pelos autores com base nos dados colhidos junto aos entregadores.

Registra-se que, embora esses trabalhadores sejam relativamente jovens, intercalando faixa etária entre 18 e 39 anos, boa parte deles (40,9% – 9 trabalhadores) é casada e constituiu família. Desta forma, trabalhar para essas empresas, diante do elevado índice de desemprego e da falta de oportunidade de inclusão e recolocação no mercado de trabalho, é uma questão de sobrevivência para a maioria deles, sobretudo os casados.

Paradoxalmente a essa realidade, localiza-se um percentual de trabalhadores, mesclando entre jovens-jovens e jovens-adultos, que não manifestou nenhuma sensação de saudosismo em relação ao emprego formal e tampouco o reivindica. Uns, particularmente os mais jovens, ou seja, 18,2% (4) deles, talvez justifique o desprezo pelo vínculo formal porque nunca o experienciou, tendo no trabalho por plataforma a primeira e única experiência de emprego. Logo, são desprovidos de experiências para estabelecer comparação entre o vínculo laboral regular com o informal. Já 22,7% (5) dos entrevistados, enxergam um conjunto de vantagens no trabalho por plataforma e, como consequência, não despertam interesse pelo contrato formal.

Quanto aos aspectos positivos que fazem esses trabalhadores não almejarem o vínculo regular de trabalho, além da ausência da chefia, o não ter que cumprir horário se sobressai. Como afirmou um entregador, “na plataforma eu trabalho quando quero. Posso planejar a semana com facilidade e a demanda também” (MOTOBOY, 2021). Além disso, menciona outro que “trabalhar por plataforma é dinheiro rápido, eu trabalho para mim e não bato ponto” (MOTOBOY, 2021). Indubitavelmente há certa deturpação na compreensão quanto a alguns aspectos mencionados pelos trabalhadores como vantagens no tocante ao trabalho por essa modalidade, a saber: “trabalhar para si” e “trabalhar quando bem desejar”. Esse sentimento, que é reforçado ou induzido pelas plataformas por meio de uma política “positiva da ideologia do empreendedorismo”, parece colocar esses profissionais dentro de uma bolha. Para eles, como foi reiterado, o que mais vale a pena é

[...] a liberdade de não estar preso em uma repartição. Eu trabalho em casa, fico deitado. Quando chega o pedido, eu me levanto, pego a moto e vou. Não é um trabalho pesado, você conhece pessoas. Conheci vários porteiros, conheço muita gente, vários porteiros me conhecem. Eu gosto desse trabalho, você adéqua os horários de trabalho, você pode ganhar algum trocado. Você pode conciliar com outro trabalho (MOTOBOY, 2021)

Nessa perspectiva, pode-se aferir que não somente o declínio das ocupações regulares, e até decentes,¹ nos termos que defende a Organização Internacional do Trabalho (OIT), como também a falta de interesse declarada de um perfil específico de profissionais pelo trabalho regular, com chefes autoritários, horários fixos, definição de metas abusivas e baixos salários, como salientado nos parágrafos precedentes, eleva a relevância das plataformas. Essas, atualmente, são vistas não apenas como possibilitadoras de geração de renda na atual conjuntura para a maioria dos entrevistados, bem como colocam em evidência que a carteira de trabalho assinada e a suposta rejeição à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), por parte de uma fração deles, sinalizam que a ocupação regular não é mais um talismã desejado pela maioria dos entrevistados. Aqui se reporta ao entregador autogerente subordinado, conforme Abílio (2020), que acredita ter controle sobre o seu trabalho e liberdade de escolhas diante de uma plataforma que desrespeita seu funcionamento fisiológico e precifica a remuneração ao seu bel prazer.

Especificamente nessa realidade, é conveniente salientar que se faz referência a um perfil de trabalhadores que têm ou tiveram experiências profissionais como jardineiro, *office boy*, pedreiro, promotor de vendas, gerente de lava a jato, manobrista, garçom, auxiliar de cozinha, agente de telemarketing, auxiliar administrativo, entre outros. Esse dado é relevante para que se evite a generalização de que há certa tendência à rejeição do vínculo empregatício formal pelos trabalhadores em geral. Com efeito, é preciso identificar qual o perfil dos profissionais que estão recusando a clássica forma de contratação. Ventila-se, a partir dos dados coletados, que essa inclinação se perfila mais com os trabalhadores com baixa escolaridade e reduzidas habilidades e competências para buscar ocupações de mais qualidade.

Nesse cenário, testemunha-se os trabalhos por plataformas *delivery* surgirem como alternativas capazes de suprir as necessidades básicas de cidadãos que estão vivenciando o amargor do desemprego, necessitando complementar renda ou desejando “trabalhar com liberdade”. Ainda que o valor que elas ofereçam por cada entrega seja considerado pífio, intercalando em média entre R\$ 5,00 a R\$ 40,00 na realidade analisada, ao menos garantem, ao término de um mês, para aqueles que têm somente o trabalho por plataformas como meio de subsistência, uma renda entre R\$ 1.000,00 a R\$ 3.000,00. Esse valor não é considerado tão baixo quando se compara com a média dos salários aplicados na cidade de Natal (RN), estado localizado no Nordeste do país, para aqueles ocupados no setor do comércio e serviços privados, como aponta pesquisa desenvolvida por Sales e Sales (2017).

¹ Nos termos da Organização Internacional do trabalho, o trabalho decente se define como o trabalho remunerado, exercido em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humana.

Sabe-se que essas quantias são conquistadas após o entregador ficar à disposição das plataformas, em média de dez a doze horas por dia, por vezes os três turnos e até sete dias por semana. Esse modo nada humanizado imposto pela política que rege essas empresas, certamente, eleva a exploração do trabalho, impõe uma maior competição e aumenta o nível de vulnerabilidade dos trabalhadores. Interessante é que essa situação de insalubridade inerente a esse tipo de trabalho não é algo que passa despercebido entre esses profissionais, pois eles entendem que praticam um trabalho que é “bem remunerado para quem não tem qualificação” e, embora trabalhem “muitas horas”, ganham “relativamente bem”. Isso porque, como mencionam, “com carteira assinada e sem qualificação não ganharia igual, era menos” (MOTOBOY, 2021).

A rigor, o volume das entregas oscila durante os dias da semana, sendo o final de semana referência de maior demanda para os motoboys, considerado por eles “dias bem produtivos”. Acrescenta-se que, durante a “segunda onda” da pandemia, conforme o relato deles, o número de pedidos foi reduzido e a concorrência aumentou devido à ampliação do número de entregadores. Desta forma, a possibilidade de não poder fechar as contas ao término do mês por ocasião da redução de pedidos, bem como o aumento da concorrência, aparecem como motivos para deixá-los ansiosos.

No geral, pode-se afirmar que os entregadores, para além de estarem inseridos em um tipo de trabalho desregulamentado e de elevado nível de exploração, constituindo-se os autênticos trabalhadores informais, ficam entregues à própria sorte e em estado de pura adrenalina no enfrentamento do tráfego urbano. Essa fração de trabalhadores se movimenta sobre duas rodas nas ruas e avenidas da cidade de Natal, dividindo esses espaços públicos, que também se configuram em espaços comuns aos movimentos sociais contestatórios, para lembrar Harvey (2014), com veículos de pequeno, médio e grande portes.

Nas ruas, motoboys e *bike boys* ficam entregues à própria sorte e em estado de tensão permanente. A necessidade de prover o seu sustento – bem como o da família – em uma conjuntura de retração das ofertas de emprego, que se agudiza com a crise pandêmica, deixa-os, para além da desproteção social e da insegurança do trabalho, diariamente frente à violência urbana, circunscrita, nesta investigação, aos acidentes de trânsito e aos assaltos.

Assim, o temor do trânsito e dos assaltos são partes integrantes do dia a dia no trabalho dos profissionais *delivery*. Considerando o universo de 22 deles, 63,3% (14) já foram vítimas de acidentes de trânsito durante a jornada laboral e, por conseguinte, sofreram danos de várias ordens: material, físico e psicológico. Logo, não é raro o acontecimento de acidentes envolvendo esses trabalhadores, o que faz com que a percepção de risco e o sentimento de vulnerabilidade e de medo sejam sensações que os afligem. Nessa direção, eis o relato de um desses trabalhadores:

A gente arrisca a nossa vida 24h e ninguém fala pela gente. Eu sofri um acidente quando retornava para casa após a última entrega do dia. Era mais ou menos meia-noite na Avenida Roberto Freire, o sinal abriu para mim e quando avancei um carro atravessou o sinal e me pegou de lado. O carro fugiu e eu fiquei no chão muito machucado, sangrando e com dores. Eu perdi um rim, eu fiquei um ano me recuperando, parado sem trabalhar. Agora é que estou voltando a trabalhar (MOTOBOY, 2021).

Com o mesmo sentimento de vulnerabilidade, diz outro entregador:

O trabalho em cima de uma moto é sempre arriscado. Já bateram em mim quatro vezes e a culpa foi dos motoristas que bateram em mim. Uma delas foi grave e quebrou a moto toda. Eu tive a mão e pé fraturados e a minha perna rasgou feio. Eu tenho uma cicatriz grande na coxa, passei um tempo imobilizado sem poder trabalhar (MOTOBOY, 2021).

Essas duas narrativas expõem parte dos inúmeros acidentes de trânsito que acometem corriqueiramente os motoboys. A atividade profissional que realizam, tendo como escritório as vias públicas, joga-os à desordem e ao desregramento do trânsito caótico, bem como à imprudência dos motoristas. Essa condição, no entanto, coloca-os em um contínuo estado de risco à vida e de vulnerabilidade social. Sabe-se que o número de acidentes envolvendo esses profissionais cresce exponencialmente em todo o país.

No entanto, o que chama a atenção é a frequência dos acidentes e o descaso das instâncias reguladoras, sobretudo, das plataformas, diante dessa problemática. Aqui, não está se demarcando simples acidentes, mas sinistros que mutilam, que deixam o trabalhador deficiente, paralisado, amedrontado etc. Inclusive, a depender da recorrência e da gravidade dessa questão, poderá se desdobrar tanto em um problema de saúde mental como de saúde pública, tendo em vista a escassez de médicos, a carência de leitos, tratamento pouco humanizado etc., para atender à demanda das ocorrências

É conveniente ressaltar que, quando esses trabalhadores ficam distanciados do trabalho por ocasião de algum sinistro, tendem a ficar à deriva de auxílios sociais ou qualquer outro benefício, uma vez que são profissionais que, em sua maioria, estão na condição de informais. Isso posto, passam a depender da ajuda financeira da família e de doações de amigos devido à necessidade de “pagar as contas e sobreviver”, como bem mencionou um motoboy. Além disso, a rotina da vida é alterada e o nível de precarização da vida é acentuado devido às privações econômicas que sofrem por ocasião da falta de renda.

Nesse sentido, cabe apresentar o pedido de ajuda, que foi compartilhado pelo grupo MOTOBOYS/NATAL na plataforma Facebook, após um entregador ser vítima de acidente no trânsito:

[...] sofri um acidente ontem na avenida Ayrton Senna e a culpa foi da irresponsável motorista que foi enrolar na faixa de pedestre para pegar voltando a outra avenida causando um acidente ao qual eu bati na traseira. Enquanto eu estava no chão ela fugiu [...]. Eu estou no Walfredo Gurgel não sei onde eles vão fazer a cirurgia. Não sei quando vou poder trabalhar e gostaria da ajuda de vocês de qualquer valor para poder pagar minhas contas e boletos (MOTOBOY, 2021).

Um dado que desperta atenção nesse depoimento é que, mesmo em um contexto em que a ética neoliberal provoca a criação do “sujeito do desempenho”, ou seja, o “sujeito neoliberal”,

conforme aponta Dardot e Laval (2016), identifica-se que os motoboys acionam, por meio das plataformas de relacionamentos, redes de solidariedade quando necessitam de ajuda. Na verdade, ecoam nas plataformas Facebook e WhatsApp os gritos de socorro quando esses profissionais demandam por auxílios, e são dessas plataformas também que chegam a assistência e o amparo nas inúmeras situações de violência que acometem esses profissionais. Subitamente, a multidão dispersa logo se aglomera em prol do colega de profissão².

Diga-se que, nesses relatos, se tem a dimensão da vivência com o trabalho dos motoboys. O medo, a tensão e o risco estão relacionados diretamente com a atividade que desenvolvem. Em todos os casos expostos, no corpo deles estão fincadas as marcas da violência urbana: cicatrizes de cirurgias por fraturas expostas, cortes profundos, perda de órgãos, queimaduras, entre outros. Soma-se a essa situação o desamparo das empresas-plataforma e aplicativos que, ao assumirem o discurso de que “são mediadoras entre uma multidão de prestadores de serviço e consumidores” (SLEE, 2017, p. 14), não oferecem nenhum tipo de assistência a eles. Isso fica evidenciado na fala de um motoboy que faz a seguinte afirmação: “a plataforma não me deu nenhum tipo de assistência nem durante o acidente e nem depois, quem me ajudou foi a minha família e os colegas que viram o acidente e eles ficaram comigo até o socorro do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) chegar”.

Esse quadro se tensiona ainda mais quando esses trabalhadores se colocam frente à problemática da “segurança pública”. Essa dimensão se traduz nas situações de assaltos que se banalizam no dia a dia dos centros urbanos. Isso implica dizer que o enfrentamento com os assaltos se integra à vivência do trabalho dos motoboys e *bike boys*. No caso, boa parte dos entrevistados, ou seja, treze (13) deles foram vítimas desse ato violento.

Em três dessas situações, os assaltantes levaram as motos dos entregadores, ou seja, o seu instrumento por excelência de trabalho. Esses assaltos se processaram da seguinte forma: um após a entrega do pedido ao cliente em um condomínio de luxo, localizado em um bairro da zona sul; o outro, na chegada para a entrega de um pedido, localizado em uma avenida de grande circulação na cidade; e o terceiro quando o motoboy se deslocava para casa, em uma cidade da região metropolitana de Natal, após uma jornada de 10 horas de trabalho.

Todas as três situações de assaltos foram à mão armada. Em um deles, os marginais atearam fogo na moto do entregador em razão do bloqueador antifurto ter sido acionado. Esse ato violento deixou a vítima completamente desorientada, como ele mesmo narrou: “eu não sei o que fazer, estou desesperado. Eu preciso da moto para trabalhar, mal acabei de pagar a moto, eles tocaram fogo na minha moto. Como vou sustentar a minha família, como vou trabalhar? [...]” (MOTOBOY, 2021). Eis o relato, carregado de emoções, de quem, ao ter que trabalhar, se arrisca todos os dias nas ruas da capital do Rio Grande do Norte.

² Especificamente na cidade de Natal, os entregadores se articulam por meio de grupos nas plataformas WhatsApp e Facebook, não possuindo um comando centralizado. Todavia, o Grupo da Pressão (GDP), como se nomina, puxa e mobiliza a categoria por ocasião de ações pontuais, a exemplo dos atos contra o aumento do combustível e contra os excessos da plataforma iFood. Diga-se que o processo de construção de uma associação capaz de oferecer maior representatividade à categoria começou a ser pauta de conversas.

Deste modo, o trabalho dos entregadores por plataformas coloca à mostra não somente a devastação pela qual passa o labor na transição do século XX para o XXI, como também as condições e o nível de tensão, de medo e de vulnerabilidade daqueles que sobrevivem por meio dessas empresas tecnológicas. Esses profissionais são completamente desprovidos de uma rede social protetiva capaz de lhes assegurar garantias e direitos nessa relação em que capital e trabalho estão contraditoriamente envolvidos. Eles, nos termos de Robert Castel (1998), são os autênticos **desfilhados**, categoria profissional que está deslocada da sociedade salarial e de um mercado de trabalho formal.

A rigor, esses trabalhadores são criação do capitalismo contemporâneo que radicaliza a flexibilização, impõe novas condições de trabalho e, por sua vez, obriga “grande número de trabalhadores a correrem risco” (SENNETT, 1999, p. 104). Especificamente os profissionais de entrega de comida, apesar de terem uma vida marcada pelo risco diário de acidentes no trânsito e assaltos, personificam a narrativa neoliberal, encontrando significado e sentido na falsa ideia de liberdade, autogerenciamento, empreendedorismo e autonomia, vendidas pelas empresas-plataforma, conforme apontam Abílio (2020), Antunes (2018), Slee, (2017) e Han (2017).

Nessa perspectiva, ainda que questões relativas ao risco de acidentes e adoecimentos estejam presentes no cotidiano laboral dos entregadores, não se deve naturalizar essa relação. Isto porque o trabalho tem o potencial de ser uma atividade que contribua para a construção do senso de realização e identidade dos trabalhadores. Contudo, essa capacidade é negada à medida em que o trabalho se configura na forma de exploração de uma classe sobre a outra.

Considerações finais

O estudo buscou analisar as situações de risco que atravessam o cotidiano do trabalho dos *motoboys* e *bike boys* na cidade de Natal (RN). O foco foi demarcar a situação de vulnerabilidade e violência, manifestada nos acidentes de trânsito e nos assaltos, como parte integrante da vida laboral desses profissionais.

Ao trazer para o centro da investigação a questão da violência urbana, tomou-se ciência do quão vulnerável é a vida dos *motoboys*. Os sinistros no trânsito, bem como os assaltos com arma de fogo, expõem não somente o nível de vulnerabilidade social como também o sentimento de medo, tensão e ansiedade pelos quais passam durante a jornada laboral.

Como se pôde perceber, os *motoboys* se jogam à própria sorte para conquistar renda. Quando vítimas de assaltos e acidentes no trânsito, ficam à deriva de qualquer forma de amparo legal pelas plataformas. O socorro e a ajuda chegam pelas mãos da família e dos colegas de profissão, que são acionados pelas plataformas de relacionamentos, como Facebook e WhatsApp, e se unem em centenas em torno do apelo da vítima.

A elevada jornada de trabalho e os pífios valores que recebem por cada entrega sinaliza o nível de exploração que se associa ao trabalho que esses profissionais praticam. Essa condição

parece encontrar traços de semelhanças com situações pelas quais vivenciaram os trabalhadores durante o advento da Primeira Revolução Industrial, tão bem analisada por Engels na clássica produção “A situação da classe trabalhadora na Inglaterra”.

Esses sujeitos não são mais reconhecidos como trabalhadores, porque se tornaram parceiros na prestação de serviços. Eles não possuem mais contrato de trabalho, mas uma inscrição aprovada em uma empresa digital que lhes transfere todas as responsabilidades e custos; não desfrutam mais de um sistema de proteção social porque se tornaram “empresários de si mesmos”. Eles não têm mais chefes, contudo, vivem vinte e quatro horas sob controle e vigilância dos complexos e sofisticados algorítmicos.

Assim, o fenômeno da “plataformização” cria os “párias” modernos que, ao serem seduzidos, em parte, pelo discurso do empreendedorismo e pela ideia de “liberdade”, acreditam, equivocadamente, ter controle do seu tempo de trabalho. Não sabem eles que estão entregues à liberdade coercitiva ou à livre coerção de maximizar o seu desempenho” (HAN, 2017, p. 30).

Certamente, a ampliação das empresas tecnológicas impulsionará cada vez mais uma sociedade marcada por uma desigualdade ainda mais exacerbada e por um trabalhador cada vez mais distante do emprego regular, normativo e com salários dignos.

Referências

- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços da era digital. São Paulo: Boitempo Editorial, 2018.
- ABILIO, Ludmila Costhek. De motoboy invisível a entregador organizado: uberização e o trabalho just-in-time na pandemia. *In*: OLIVEIRA, Andrade Dalisa; POCHMANN, Márcio. **A devastação do trabalho**: a classe do labor na crise da pandemia. Brasília: Gráfica e Editora Positiva: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Educação: Grupo de Estudos sobre Política Educacional e Trabalho Docente, 2020. p. 261-287.
- CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social**: uma crônica do salário. Petrópolis: Vozes, 1998.
- DARDOT, Pierre; CHRISTIAN, Laval. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.
- FONSECA, Wagner de Sousa. **O trabalho por plataforma digital**: o caso dos motoristas da Uber. 2021. Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) – Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2021.
- GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: características e alternativas. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p.47-58.
- HAN, Byung-Chul. **Sociedade do Cansaço**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2017.
- IBGE. **PNAD-Contínua**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/pnad-continua-desemprego-recua-para-137-e-atinge-141-milhoes-de-pessoas-no-tri-ate-julho/>. Acesso em: 10 nov. 2022.
- HARVEY, David. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **As plataformas digitais e o futuro do trabalho**. Promover o trabalho digno no mundo digital. Genebra: OIT, 2018 Disponível em: www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-lisbon/documents/publication/wcms_752654.pdf. Acesso em: 10 nov. 2022.

- ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Trabalho decente**. Disponível em: www.ilo.org/brasil/temas/trabalho-decente/lang--pt/index.htm. Acesso em: 10 nov. 2022.
- SALES, Ana Patrícia Dias; SALES, Francisco José Lima. As máquinas inteligentes e o impacto sobre os empregos. **Revista LABOR**, Fortaleza, v. 1, n. 23, p. 76-92, jan./jun. 2020.
- SCHOR, Juliet. Debatendo a economia compartilhada. *In*: KIRA, Beatriz; DE PAULA, Pedro. C. B.; ZANATTA, Rafael A. F. **Economias do Compartilhamento e o Direito**. Curitiba: Editora Juruá, 2017. p. 21-41
- SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 1999.
- SALES, Ana Patricia Dias; SALES, Francisco José Lima. Trabalho, juventude e qualificação: em foco o PRONATEC. *In*: SILVA FILHO, Adauto Lopes da; LOPES, Fátima Maria Nobre; SALES, Francisco José Lima. **Ontologia, Trabalho e Formação humana**. Curitiba: CRV, 2017. p. 157 a 169.
- SRNICEK, Nick. **Platform capitalism**. Cambridge: Polity Press, 2017.
- SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. São Paulo: Edipro, 2016.
- SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. São Paulo: Editora Elefante, 2017.
- WOODCOCK, Jamie. O panóptico algoritmo da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. *In*: ANTUNES, Ricardo. **Uberização: trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 23-45.

Recebido em: 22/12/2021

Aceito em: 11/11/2022