



SESSÃO TEMÁTICA Nº ST 02 – CRIMINALIDADE, SEGURANÇA PÚBLICA E DIREITOS HUMANOS

VIOLÊNCIA E VULNERABILIDADE: O COTIDIANO LABORAL DOS ENTREGADORES POR APLICATIVOS DE COMIDA

Ana Patrícia Dias Sales/Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN

Francisco José Lima Sales/Universidade Federal Rural do Semi-Árido – UFRSA

Resumo:

Este artigo é resultado de um projeto que se desenvolve com a força de trabalho que presta serviços de entrega de comida para distintos aplicativos. Ele se inscreve no contexto das reformas dos governos neoliberais direcionadas à modernização do “trabalho”, da degradação da “condição salarial”, do advento da indústria 4.0 e da crise pandêmica provocada pelo Coronavírus SARS-CoV-2. Nesse cenário, o mercado de trabalho foi reconfigurado e o trabalhador foi deixado à deriva da proteção social e, em muitos casos, jogado às situações de desemprego e às alternativas de sobrevivência. O seu tema se correlaciona com o fenômeno das plataformas digitais, especialmente as de entrega de comida, bem como os nexos entre vulnerabilidade social, violência e cidadania. O estudo busca evidenciar que o trabalho dos entregadores por aplicativos conforma situações que colocam esse grupo de profissionais em perene estado de vulnerabilidade social e, sobretudo, de violência, durante o exercício da sua atividade laboral. Isso porque o nível de exposição ao qual estão submetidos, ao terem que circular nas vias urbanas, enfrentando o caótico trânsito por ocasião das retiradas de produtos nos restaurantes e das entregas dos mesmos nos endereços dos consumidores, torna-os vítimas da violência urbana, traduzida, sobremaneira, nos graves e leves acidentes de trânsito e nos recorrentes assaltos à mão armada. A questão que norteou a investigação e que se buscou responder foi a seguinte: Quais as situações de riscos que atravessam o cotidiano do trabalho dos entregadores de plataformas de comida e que afetam a sua condição de vida, de sobrevivência material e de saúde? Sustenta-se que as situações de violência, particularmente os acidentes de trânsito e os assaltos, marcam a vida dos trabalhadores das empresas plataformas, levando-os a um permanente estado de vulnerabilidade social, tensão e ansiedade durante o cotidiano da sua jornada laboral. A pesquisa que segue em curso teve início no ano de 2020 e tem como recorte geográfico a cidade do Natal/RN. Dados primários resultantes da realização de 22 entrevistas semiestruturadas com *motoboy*s e *bike boys* de entregas de comida de distintos aplicativos como o iFood, Uber Eats, Rappy, Bee, entre outros, subsidiam a investigação, além de fontes secundárias oriundas das informações compartilhadas na plataforma Facebook pelos integrantes do grupo dos “Motoboy Natal”. No caso, registra-se que em razão do

contexto pandêmico e, em respeito aos protocolos de segurança sanitária, as entrevistas se processaram remotamente, por telefone e por videochamadas. A utilização dessas ferramentas permitiu romper o silêncio de 22 trabalhadores, majoritariamente declarados do gênero masculino e, em sua maioria, moradores dos bairros periféricos da cidade do Natal/RN. No tocante à faixa etária, eles se classificam em (7) jovens-jovens, (6) jovens adultos e (9) adultos e, no que diz respeito à escolarização, (6) possuem Ensino Médio Incompleto, (11), Ensino Médio Completo e (5) nível Superior Incompleto. Essa fração de trabalhadores que sucumbiu ao trabalho por plataformas se movimenta sobre duas rodas nas ruas e avenidas da cidade do Natal, dividindo esses espaços com veículos de grande e médio porte. Nesse escritório urbano (as ruas), motoboys e *bike boys*, conforme se identificou na investigação, movidos pela necessidade de complementar renda e escapar do desemprego, buscam ganhos financeiros, ficando à disposição das plataformas, em média, dez horas por dia, por vezes os três turnos e até sete dias por semana. Nas ruas, esses trabalhadores ficam entregues à própria sorte e em estado de pura adrenalina. 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, diariamente, vulneráveis aos riscos de acidentes no trânsito e de assaltos. O temor do trânsito e os assaltos é uma realidade na vida dos entregadores. Considerando o universo dos 22 entrevistados, mais da metade deles, ou seja, 63,3% (14), já foram vítimas de acidentes no trânsito durante a jornada de trabalho e, por conseguinte, sofreram danos de várias ordens: material, físico e psicológico. No geral, por ordem de classificação, os danos pessoais como danificação da moto e dos acessórios de trabalho aparecem como os mais recorrentes. Na sequência, as lesões físicas e orgânicas, classificadas como leves e graves, a exemplo de arranhões, contusões, cortes, fraturas expostas em várias partes do corpo, assim como perda de órgão, como um dos rins, foram apontados pelos entrevistados como a segunda das corriqueiras lesões por acidentes de trânsito. A título de informação, um desses acidentados quebrou a tíbia, a fíbula e a rótula e, até o presente, encontra-se sem poder trabalhar. Com efeito, está passando por privações econômicas e com dificuldade de locomoção. Por último, a ansiedade e a tensão foram apontadas como danos emocionais que assolam também a vida cotidiana desses trabalhadores, pois estar na rua, é se manter no limite da tensão. No tocante aos assaltos, 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. Os três assaltos se processaram da seguinte forma: um após a entrega do pedido ao cliente em um condomínio de luxo, em um bairro da zona sul da cidade, o outro na chegada para a entrega de um pedido em uma avenida de grande circulação na cidade e o terceiro, quando o motoboy se deslocava para casa, em uma cidade da região metropolitana do Natal, após uma jornada de 10 horas de trabalho. Todas as três situações de assalto foram à mão armada. Em um desses assaltos, os marginais tocaram fogo na moto do trabalhador, deixando 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, eles queimaram a minha moto. Como vou sustentar a minha família? [...]”. Eis o desabafo carregado de emoção de quem, ao ter de trabalhar se arrisca todos os dias nas ruas da cidade do Natal. Logo, essa modalidade de prestação de serviços faz lembrar Ulrich Beck (1992) quando mencionou que a produção sistemática da riqueza na modernidade caminha *pari passu* com as produções sociais dos riscos. No caso dos entregadores, o risco é parte integrante do seu dia a dia de trabalho. A rigor, esses trabalhadores circulam em um campo, o escritório urbano (a rua), literalmente minado. De um lado, para garantir o seu sustento, esses trabalhadores encontraram nas plataformas de entrega de comida, a alternativa que permite auferir uma renda, muito embora por demanda; de outro, essa atividade os deixa no eterno risco dos acidentes e assaltos. No tocante às condições de trabalho, paradoxalmente, eles não têm mais chefes, contudo, vivem 24 horas sob controle e vigilância dos complexos e sofisticados algoritmos. Esses sujeitos, não são mais reconhecidos como trabalhadores, porque se tornaram parceiros de uma prestadora 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”. Esse panorama é parte da realidade dos trabalhadores que personificaram a narrativa neoliberal, encontrando significado e sentido na falsa ideia de liberdade, autogerenciamento, empreendedorismo e autonomia, conforme apontam Abílio (2020), Antunes (2018), SLEE, (2017) e Han (2017).

Palavras-chave: Plataformas digitais. Risco. Violência. Vulnerabilidade social.

1 INTRODUÇÃO

O capitalismo contemporâneo, sustentado em uma nova base técnica do capital, vem revolucionando o mundo do trabalho por meio do fenômeno da “plataformização”. Nesta fase, as plataformas digitais se assumem como tendência mundial e se disseminam na sociedade, estando presentes nas mais diversas áreas 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 da execução da prestação de serviços e nas relações e condições de trabalho.

No tocante às relações laborais, conforme a Organização Mundial 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, 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 comida para distintas plataformas digitais. Nele, busca-se evidenciar que o trabalho dos entregadores por aplicativos conforma situações que colocam esse grupo de profissionais em perene 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 atravessam o cotidiano do trabalho dos entregadores de plataformas de comida e que afetam a sua condição de vida, de sobrevivência material e de saúde? Sustenta-se que as situações de violência urbana, particularmente os acidentes de trânsito e os assaltos, marcam a vida dos trabalhadores das empresas plataformas, levando-os a um permanente estado de vulnerabilidade social, tensão e ansiedade durante o cotidiano da sua jornada laboral.

A pesquisa que segue em curso teve início no ano de 2020 e tem como recorte geográfico a cidade do Natal/RN. Dados primários resultantes da realização de 22 entrevistas semiestruturadas com *motoboys* e *bike boys* de entregas de comida de distintos aplicativos como o iFood, Uber Eats, Rappy, Bee, Deliery, 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 concernente à temática em discussão.

Registra-se que em razão do contexto pandêmico e, em respeito aos protocolos de segurança sanitária, as entrevistas foram realizadas pelos recursos do smartfone e por videochamadas e os dados foram coletados no mês de março do ano em curso. A utilização dessas ferramentas permitiu romper o silêncio de 22 trabalhadores, majoritariamente declarados do gênero masculino e, em sua maioria, moradores dos bairros periféricos da cidade do Natal.

Para efeito de sistematização do artigo, apresenta-se, de modo sucinto, o fenômeno das empresas plataformas da era do “capitalismo digital” e, na sequência, 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 que marcam a atividade laboral desses trabalhadores.

2 O CAPITALISMO DIGITAL E O FENÔMENO DAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

É sabido que o capitalismo contemporâneo vem promovendo, desde os anos 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 na economia global, no mercado de trabalho e nos vínculos laborais.

Nesse contexto, conforme Lima (2020), assiste-se o aumento exponencial do desemprego, a hipertrofia do setor de serviços e a multiplicação de modalidades de “trabalhos atípicos”, a exemplo da pejotização, do trabalho intermitente, do teletrabalho, do home-office, da terceirização, da informalidade e da “plataformização”. Esses trabalhos flexíveis se sobressaltam e configuram a realidade do mercado de trabalho do século XXI.

Destaca-se o despontar das empresas-plataforma, que irrompem a partir do desenvolvimento das complexas tecnologias caracterizadoras da Quarta Revolução Industrial, como a Internet das coisas, a Robótica, a Inteligência Artificial, 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 entrega de comida, objeto da investigação deste estudo.

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 e da internet, a saber, a reestruturação produtiva do final dos anos 1960, a revolução técnico-informacional, a proeminência do capital

financeiro, fusões de grupos econômicos, reformas trabalhistas e crises econômicas. Trata-se, portanto, de um processo de reformas pró-capital que parece seguir *ad infinitum*

Esses negócios, de acordo com Schor (2017), despontam no ano de 1995 com o pioneirismo do comércio eletrônico do site e-Bay. A sua criação possibilitou a comercialização de produtos pela internet. Assim, ao conectar vendedores e consumidores por meio da rede de computadores, o e-Bay instigou a criação de outros empreendimentos de plataformas tecnológicas. Hoje, esse site é considerado um dos maiores do comércio eletrônico do mundo.

Nos anos 2000, essas 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 nascem tendo como eixo tecnológico a Internet e se apresentam bem variadas, dividindo-se, segundo tipologia criada por Srnicek (2017), em *plataformas de publicidade, plataformas de produtos, plataformas enxutas e plataformas industriais*.

As inovações nesses modelos de negócios correm a passos largos. Na atualidade, as plataformas tecnológicas dão o norte da economia digital ao fomentarem negócios, concentrarem capitais e dinamizarem um mercado extremamente rentável. 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 são extremamente dinâmicas e abrangem distintos setores da economia, porém parece ser na área dos serviços que esses empreendimentos têm alcançado proporções inimagináveis. De repente, empresas físicas se transformam em plataformas e os mais variados serviços são atraídos e diluídos por esse tipo tecnologia. Essas empresas tecnológicas em nada se parecem com as empresas edificadas na fase do capitalismo concorrencial.

Desse modo, assiste-se a uma onda de crescimento desses negócios que usam a “internet para conectar consumidores com provedores de serviço para trocas no mundo físico, como alugueis de curta duração, viagens de carros, tarefas domésticas”, entre outras (SLEE, 2017, p. 21). Essas empresas se multiplicam em todos os tipos de atividades no mundo todo e, parte delas, consagram-se “gigantes digitais”, a exemplo da Amazon, da Google, da Lyft, da TaskRabbit, da Uber, entre outras.

Na prática, essas empresas-plataforma de prestação de serviços comerciais se converteram nas grandes provedoras de “empregos” para a volumosa reserva de força de trabalho disponível mundialmente. Dessarte, 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 no qual a economia mundial se encontra estagnada, a crise sanitária assola o mundo e as taxas de desemprego crescem exponencialmente.

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 mostra sombrio. Nesse sentido, as empresas-plataforma encontram o terreno fértil para se instalarem no país e aprofundarem 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 o trabalhador pode ser “empresário de si mesmo”, as plataformas de entrega de comida arregimentam, por meio de uma adesão cadastral, inúmeros trabalhadores, para que fiquem à sua disposição para desenvolver a atividade de entrega de alimentos a consumidores que demandam por esse tipo de serviço. Esses trabalhadores, além de sucumbirem a um trabalho sem proteção social, estão submetidos ao risco diário da violência urbana.

3 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 de trabalho se configura cada vez mais flexível e complexo. Essa tendência ganha mais reforço com o desenvolvimento dos trabalhos por plataformas tecnológicas que se beneficiam da desregulamentação laboral.

Esse modelo de negócios imprime nova forma de administrar e controlar o trabalho. A vigilância sobre a força laboral já não se centra mais em um tipo de gerência, centrada na figura de um chefe, sujeito indispensável no modelo de trabalho fabril, mas concentra-se em complexas tecnologias da economia digital, comumente conhecidas como algoritmos. Esse inusitado modelo de gestão criou uma nova logística para monitorar a produtividade e o desempenho do trabalhador, bem como o tempo que ele fica logado e realiza o serviço demandado.

Com esse nível de operação, essas empresas tecnológicas contam com a colaboração do consumidor para melhor aferir o desempenho dos trabalhadores. No caso particular das plataformas de entrega de comida, essas transferiram para o consumidor a responsabilidade de avaliar o trabalhador que desenvolve esse tipo de atividade.

Nesse enredo, o trabalhador-entregador aparece como o sujeito móvel dessa prestação de serviços. Ele já não é mais o trabalhador que desenvolve a atividade laboral dentro de um gabinete,

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 bicicleta, enfrentando, sol escaldante, chuva, tráfego intenso, além de outras intempéries no cotidiano da sua jornada laboral.

Essa é a realidade do cotidiano do labor de 22 trabalhadores, predominantemente declarados do gênero masculino, que prestam serviços para inúmeras plataformas de entrega de comida na cidade do Natal, 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 abaixo:

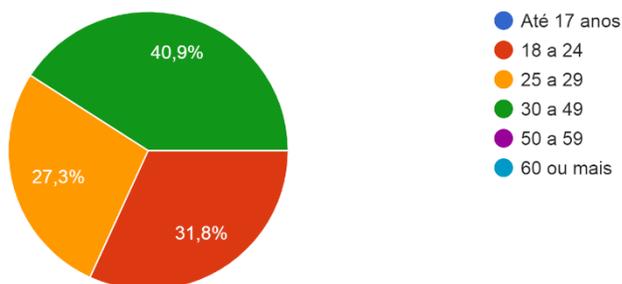


Gráfico 1: Faixa etária

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 a 39 anos, boa parte deles, ou 40,9% (9), são casados e constituíram família. Dessa 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 imensa maioria desses trabalhadores.

Nessa perspectiva, a carência de uma ocupação formal, e até decente, nos termos da Organização Internacional do Trabalho (OIT), amplia a relevância das plataformas como geradoras de renda na atual conjuntura para a maioria dos entrevistados que têm receitas exclusivamente provenientes do trabalho de entrega de comida.

Nesse sentido, essas plataformas aparecem como a promessa capaz de suprir as necessidades básicas de qualquer cidadão que esteja vivenciando o amargor do desemprego ou necessitando complementar a renda. Ainda que o valor que elas ofereçam por cada entrega seja pífio, intercalando em média entre R\$ 5,00 a R\$ 40,00, devido a variações por quilometragem e

bonificações, ao menos garantem, ao término de um mês, para aqueles que têm somente as plataformas como meio de subsistência, uma renda entre R\$ 1.000,00 a R\$ 3.000,00. Essa quantia é conquistada após o entregador ficar à disposição das plataformas em média de doze a dez horas por dia, por vezes os três turnos e até sete dias por semana.

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 na segunda etapa da pandemia, conforme o relato deles, o número de pedidos foi reduzido e a concorrência aumentou devido à ampliação do número de entregadores. Assim, a possibilidade de não poder fechar as contas ao término do mês em função da redução de pedidos, bem como o aumento da concorrência, aparecem como motivos para deixá-los ansiosos.

A rigor, os entregadores, para além de estarem inseridos em um tipo de trabalho desregulamentado e de elevado nível de exploração, constituindo-se nos autênticos trabalhadores informais, ficam 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 do Natal, dividindo esses espaços com veículos de pequeno, médio e grande porte.

Nas ruas, motoboys e *bike boys* estão 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-o, para além da desproteção social, diariamente, frente à violência urbana, circunscrita, nessa investigação, pelos acidentes de trânsito e pelos assaltos.

Assim, o temor do trânsito e os assaltos são partes integrantes do trabalho dos profissionais de entregas. 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. Com efeito, eles percebem que o risco e a vulnerabilidade estão no cotidiano da atividade laboral. Nessa perspectiva, 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 tempão imobilizado sem poder trabalhar (MOTOBOY, 2021).

Essas duas narrativas expõem parte dos inúmeros acidentes de trânsito que acometem corriqueiramente os motoboys. A sua atividade profissional, 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 vulnerabilidade

É conveniente ressaltar que quando esses trabalhadores ficam impossibilitados de trabalhar por ocasião de algum sinistro, tendem a ficar à deriva de auxílios sociais, 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 a necessidade de “pagar as contas”, 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 vão sofrer por 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 Airton 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).

Nesses relatos, tem-se a dimensão da vivência dos trabalhadores de entregas por plataformas. 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-plataformas que, ao assumirem o discurso de que “são mediadoras entre uma multidão de prestadores de serviços 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 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. 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 da cidade; o outro na chegada para a entrega de um pedido, em uma avenida de grande circulação na cidade; e o terceiro quando o motoboy se deslocava para casa, em uma cidade da região metropolitana do 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 desnorтеada, 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 emoção, de quem, ao ter de trabalhar, se arrisca todos os dias nas ruas da cidade do Natal.

Desse modo, o trabalho dos entregadores por plataformas, coloca à mostra não somente a devastação pelo qual passa o labor na transição do século XX para o XXI, como também as condições e o nível de tensão, medo e 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 *desfiliados*, 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 e novas condições do mercado de trabalho. Mercado de trabalho esse que, por sua vez, obriga “grande número de trabalhadores a correrem risco” (SENNETT, 1999, p. 104). Especificamente os profissionais de entrega de comida, que, 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, avenidas pelas empresas-plataforma, conforme apontam Abílio (2020), Antunes (2018), SLEE, (2017) e Han (2017).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo buscou analisar as situações de risco que atravessam o cotidiano do trabalho dos entregadores de plataformas de comidas, os motoboys, na cidade do 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 pode perceber, os motoboys ficam à deriva de qualquer forma de amparo legal pelas plataformas. A elevada jornada de trabalho e os pífios valores pagos por cada entrega agudizam ainda mais o alto nível de exploração, que encontra semelhanças com uma realidade torpe e cruel a que se assistiu com 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 24 horas sob controle e vigilância dos complexos e sofisticados algoritmos.

Assim, o fenômeno da uberização vai criando os “párias” modernos, que, ao serem seduzidos pelo discurso do empreendedorismo, acreditam, equivocadamente, ter controle pelo seu tempo de trabalho. Não sabem eles que se entregam “à liberdade coercitiva ou à livre coerção de maximizar o seu desempenho” (HAN, 2017, p. 30).

Certamente, o desdobramento da ampliação das empresas-plataformas impulsiona 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, 2018.

ABILIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 12-26, abr./jul. 2020.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

CASTEL, Robert. De motoboy invisível a entregador organizado: uberização e o trabalhador just-in-time na pandemia. In: **Devastação o trabalho: a classe do labor na crise da pandemia**. Brasília: Gráfica e Editora Positiva: CNTE, 2020.

DIAS, Ana Patrícia. **A terceirização da força de trabalho: precarização, desigualdade e conflitos**. Natal, RN: EDUFRN, 2014.

FONSECA, Wagner de Sousa. **O trabalho por plataforma digital: o caso dos motoristas da Uber**. Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) – UFRN, Natal, 2021.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço**. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2017.

SALES, Ana Patrícia Dias. Trabalho e gênero: o caso das trabalhadoras terceirizadas do setor de limpeza. In: **Entrecruzando saberes: gênero, sexualidade, memória e violência**. Vitória da Conquista, BA: Navegando, 2020. (e-book).

SALES, Ana Patrícia Dias; SALES, Francisco José Lima. Terceirização e segregação dos trabalhadores. In: **Canto do Assum Preto**. Fortaleza: Edições UFC, 2018.

SALES, Ana Patrícia Dias; SALES, Francisco José Lima. As máquinas inteligentes e o impacto sobre os empregos. In: LborSCHOR, J. Debatendo a economia compartilhada. In: KIRA, B.; DE PAULA, P. C. B.; ZANATTA, R. A. F. **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017.

SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter: consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 1999.

SRNICEK, N. **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: Elefante, 2017.

TESSARINI JUNIOR, Geraldo; SALTORATO, Patrícia. Impactos da indústria 4.0 na organização do trabalho: uma revisão sistemática da literatura. **Revista Produção Online**. Florianópolis, SC, v. 18, n. 2, p. 743-769, 2018. Disponível em: file:///C:/Users/CHICOD~2/AppData/Local/Temp/2967-10174-1-PB.pdf. Acesso em: 15 ago. 2019.