

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

GABRIEL AGOSTINI MARTINS

PLATAFORMAS DIGITAIS E OS NOVOS TERRITÓRIOS DE CONTROLE
DOS TRABALHADORES: O CASO DA iFOOD EM PRESIDENTE PRUDENTE

PRESIDENTE PRUDENTE

2023

GABRIEL AGOSTINI MARTINS

PLATAFORMAS DIGITAIS E OS NOVOS TERRITÓRIOS DE CONTROLE DOS
TRABALHADORES: O CASO DA *iFOOD* EM PRESIDENTE PRUDENTE

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em
Geografia da Faculdade de Ciências e
Tecnologia/UNESP/Presidente Prudente – SP, para
obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Antonio Thomaz Junior

PRESIDENTE PRUDENTE

2023

M386p	Martins, Gabriel Agostini Plataformas digitais e os novos territórios de controle dos trabalhadores: o caso da iFood em Presidente Prudente / Gabriel Agostini Martins. -- Presidente Prudente, 2023 141 p. : tabs., fotos, mapas Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Antonio Thomaz Junior 1. Geografia. 2. Geografia do Trabalho. 3. Precarização do trabalho. 4. Economia compartilhada. I. Título.
-------	---

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

DECLARAÇÃO

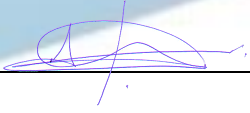
Eu, **Prof. Dr. Antonio Thomaz Junior**, declaro que o aluno **GABRIEL AGOSTINI MARTINS, RG. 39.631.102-7**, cumpriu, sob minha orientação, 180 horas de Estágio Supervisionado e Trabalho de Graduação do Curso de Bacharelado em Geografia, desta Faculdade.

Título de Monografia: ***“PLATAFORMAS DIGITAIS E OS NOVOS TERRITÓRIOS DE CONTROLE DOS TRABALHADORES: O CASO DA IFOOD EM PRESIDENTE PRUDENTE.***

A Monografia foi apresentada, em defesa pública, no dia **10 de dezembro de 2023**, às 09h00min, na sala de defesas do CEETAS.

Após as arguições e defesa do(a) candidato(a), foi atribuído a nota **10 (DEZ)**.

Presidente Prudente, 10 de dezembro de 2023.

BANCA AVALIADORA	ASSINATURAS
Prof. Dr. Antonio Thomaz Junior (Orientador)	
Dr. Sidney Cássio Todescato Leal	
Me. Reginaldo Calegari Tiziano	

Faculdade de Ciências e Tecnologia

Rua Roberto Simonsen, 305 CEP 19060-900 Presidente Prudente SP Tel 18 3229-5650 depgeo.fct@unesp.br

AGRADECIMENTOS

Quando no meio da graduação eu pensei em quem iria agradecer futuramente na abertura do meu TCC eu não imaginava quanta gente seria. Vou tentar resumir em poucas palavras todos que, de alguma maneira, me ajudaram a estar onde estou, com um diploma de licenciatura e prestes a pegar um de bacharel, isso tendo, atualmente 22 anos, a poucos meses de fazer 23. Então sem mais delongas vamos começar.

Primeiramente eu queria fazer uma grande menção para minha família, em especial aos mais próximos, minha mãe, minha irmã, minha vó e meu pai, que não está mais aqui, não esquecendo de todo o mundo, tias, tios, primas e primos. Mas, focando na parte mais próxima, a começar pelo meu pai, ele, que não conseguiu me ver formado, mas que começou essa loucura junto comigo, que apoiou de cara eu ir para mais de 500km de casa pra fazer faculdade. Sei que ele estaria muito orgulhoso, e que, pra quem acreditar, ele está, em algum lugar. Mas também essas três mulheres que, cada uma a sua maneira, me ajudaram e deram forças pra seguir nessa história: minha mãe segurando as muitas barras que vieram nesse caminho, minha irmã, do nosso jeito de irmãos, me apoiando e sendo alguém que eu podia contar, e minha vó sempre falando que “se eu fosse filho dela, não deixaria fazer essa loucura”, mas que sempre me recebia com um sorriso e braços abertos quando eu voltava, estando ansiosa pra eu me formar e ver o neto com a vida encaminhada.

Em segundo lugar eu preciso colocar meus familiares peludos: Eva, Freddy e Otávio. Eu na UNESP fiquei conhecido por duas coisas, o primeiro meu apelido, Gabigol, e o segundo por causa deles. Eu só falo deles, mesmo de longe, mesmo até não morando mais comigo, como o Freddy e o Otávio, eram minha força, meus motivos de alegria, minha preocupação, meu gatilho pra puxar assunto, meu motivo de saudade de casa, em especial a Eva, que está ficando velhinha e eu fiquei mais tempo fora, longe dela, do que perto. Não tem como não dizer que eles foram parte importante desse caminho.

Em terceiro lugar, e lembrando que isso aqui não é competição para ter ordem de importância, meus amigos. Sejam eles os que eu trouxe de antes da UNESP, e até mesmo arrastei para essa loucura de faculdade, como no caso do Lucas, também citando aqui o Victor (Tito) e a Ana Laura (Nana). Esses três, de longe, ouviram as histórias mais absurdas dessa jornada, e por saberem como ela veio a acontecer, se tornam parte importantíssima nela. E claro, os amigos que aqui eu fiz, a nossa querida Família Gado, que vou citar por ordem alfabética pra ninguém ficar bravo: Caio. Carol, Cecília (sim, me recuso a chamar a Ceci de Maria), Gabi, Lucão, Luisão. Esses me aguentaram pessoalmente, e até demais, chegando a pontos de falarem o clássico “que saudades de quando o Gabigol era tímido”.

Lugar especial também reservado ao meu grupo de pesquisa, com forte menção ao professor Thomaz, que lá no primeiro ano se interessou por mim e me chamou para fazer pesquisa, o que me

ajudou a entender e viver a faculdade de uma maneira muito mais aprofundada, além de fazer com que eu virasse estudante profissional e conseguisse me sustentar em Prudente. Do CEGeT é muita gente para lembrar, ainda mais com a inauguração (finalmente) do CEETAS, adicionando mais gente para lista, então todos vocês, desde a salinha do Cemosi, do NEAPO, e demais laboratórios do prédio e da faculdade, se sintam abraçados nesse agradecimento, pois seria injusto eu nomear um a um e correr risco de esquecer alguém.

Agradecer, também, a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), que custeou por dois anos uma bolsa de iniciação científica (Processo FAPESP: 2020/14966-8) e que, como já dito, ajudou a me sustentar, me proporcionou participar de diversos eventos importantes para minha formação, estabelecendo conexões e conhecendo outras realidades, além de ser a base para elaboração desse trabalho.

Uma menção também deve ser feita a todos os professores de Geografia que eu tive na vida e que me marcaram, dentro da UNESP, como o Felipe, mas também fora, e em especial a professora Talita. Ela que me convenceu a vir pra Prudente, local em que ela mesma se formou e fez o mestrado. Lá atrás quando eu perguntei sobre o curso aqui e como funcionava ela buscou me explicar da melhor maneira, ainda que eu fosse muito novo e não tivesse entendido tudo, e por muito tempo achado que eu vim iludido pra cá. Hoje, ao sair de Prudente, eu entendo tudo que ela falou e o porque fazer Geografia na UNESP Prudente.

Por fim, mas não menos importante, agradecer a quem não está mais na minha vida, mas que em algum momento passou por ela, em especial nesse período, que eu gosto de chamar de série da minha vida, a “Agostini na UNESP”, uma série de 5 temporadas cheia de altos e baixos, até que mais altos do que baixos, reviravoltas, surpresas e bizarrices. Muito obrigado a você que fez algo em mim, com certeza, partindo da minha filosofia de vida de não ter arrependimentos, e sim levar tudo como aprendizado, você foi importante. E é claro, a quem quer que esteja lendo esse trabalho, saiba que também lhe agradeço, pois quando se faz ciência, o importante é divulgar os resultados obtidos com seriedade, e disponibilizo esse material para todos que achem pertinente alguma parte do que aqui foi lido, e por isso, me sinto grato de ter te ajudado.

RESUMO

A chamada inclusão marginal ganhou força com o advento das novas Tecnologias Digitais de Informação e Comunicação (TDIC) e das Plataformas Digitais, com a criação de diversas empresas-aplicativos, que começaram como *startups* e atualmente já são consideradas as maiores empregadoras do Brasil. Nesse cenário, a precarização do trabalho se deu de muitas formas e, para entender o caso da iFood em Presidente Prudente, são necessárias pesquisas teórico-empíricas que nos mostrarão, além da atual situação de desproteção e riscos à saúde do trabalhador, como o efeito da pandemia da COVID-19 vai influenciar sobre a realidade vivida pelos motofretistas ou entregadores (as). Este processo demarca os novos territórios de controle, mediante as contrarreformas constitucionais e de natureza trabalhista, ou ainda, ambiente da degradação sistêmica do trabalho, expressão concreta do domínio dos algoritmos, do comando digital, que redimensionam a Geografia do trabalho. Buscaremos entender as facetas da terceirização total e da plataformização que, juntas, impõem a magnitude e as consequências do desmonte dos direitos protetivos, que dá os passos iniciais em Presidente Prudente, e os movimentos de luta e resistência existentes na cidade.

Palavras-chave: plataformas digitais; território; degradação sistêmica do trabalho; iFood; controle do trabalho.

SUMMARY

The so-called marginal inclusion gained strength with the advent of new Digital Information and Communication Technologies (TDIC) and Digital Platforms, with the creation of several application companies, which began as startups and are currently considered the largest employers in Brazil. In this scenario, the precariousness of work occurred in many ways and, to understand the case of iFood in Presidente Prudente, theoretical-empirical research is necessary that will show us, in addition to the current situation of lack of protection and risks to worker health, such as the effect The COVID-19 pandemic will influence the reality experienced by motorbike freight drivers or delivery drivers. This process demarcates new territories of control, through constitutional and labor counter-reforms, or even an environment of systemic degradation of work, a concrete expression of the dominance of algorithms, of digital command, which resize the Geography of work. We will seek to understand the facets of total outsourcing and platformization that, together, impose the magnitude and consequences of the dismantling of protective rights, which is taking its initial steps in Presidente Prudente, and the struggle and resistance movements existing in the city.

Keywords: digital platforms; territory; systemic degradation of work; iFood; work control.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Idade dos entregadores entrevistados.....	57
Gráfico 2 – Tempo que trabalha com o iFood	57
Gráfico 3 – Classificação da relação com o iFood.....	59
Gráfico 4 – Ganhos médios mensais	61
Gráfico 5 – Acidentes sofridos enquanto trabalhavam	62
Gráfico 6 – Violência sofrida enquanto trabalhavam	64
Gráfico 7 – Dias trabalhados por semana	65
Gráfico 8 – Horas trabalhadas diárias	65

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização de Presidente Prudente	19
--	-----------

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Entregadores aguardando pedido na calçada	45
Imagem 2 – Entregador aguarda pedido com a bag nas costas.....	45
Imagem 3 – Portão da doca de carga utilizada como entrada	46
Imagem 4 – Entregador chegando ao McDonald's para retirar o pedido	47
Imagem 5 – Entregador aguardando o pedido do lado de fora do restaurante.....	47

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
2. METODOLOGIA.....	17
3. ÁREA DE ESTUDO	19
4. OS NOVOS TERRITÓRIOS DE CONTROLE DO TRABALHADOR: A PLATAFORMIZAÇÃO E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO	20
5. O TRABALHO PLATAFORMIZADO DA IFOOD.....	29
5.1. Sobre a iFood em Presidente Prudente	42
5.2. Perfil dos entregadores da iFood em Presidente Prudente.....	56
6. AS QUESTÕES JURÍDICAS LEGAIS RECENTES SOBRE O TRABALHO PLATAFORMIZADO E UBERIZADO.....	68
6.1. Decisões judiciais na escala mundial (alguns exemplos)	76
6.2. Decisões judiciais pelo Brasil	78
6.3. O caso específico de Presidente Prudente.....	85
7. HIPÓTESES PARA O ATUAL CENÁRIO DE RESISTÊNCIA E PERSPECTIVAS FUTURAS.....	86
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	93
9. REFERÊNCIAS.....	96
10. ANEXOS.....	106
10.1.	...
Roteiro semiestruturado para entrevistas com entregadores.....	106
10.2.	...
Questionário aplicado aos entregadores	107
10.3.	...
Entrevista com o entregador Antônio	109
10.4.	...
Entrevista com o entregador Maicon	116
10.5.	...
Entrevista com o entregador André	129
10.6.	...
Entrevista com o entregador Felipe	135

INTRODUÇÃO

O presente trabalho é fruto e continuidade de pesquisa desenvolvida no decorrer dos últimos três anos, sendo dois em âmbito de Iniciação Científica, sob orientação do Prof. Dr. Antonio Thomaz Junior, intitulado “Plataformas Digitais e os Novos Territórios de Controle dos Trabalhadores: O Caso da *iFood* em Presidente Prudente”¹. O interesse para o estudo do tema surgiu a partir da observação de poucos resultados até então, em 2020, de pesquisas na área, e com os poucos exemplos originários de grandes centros urbanos e capitais.

No decorrer dos anos passados pudemos acompanhar os desdobramentos da plataformização do trabalho através dos novos territórios de controle em um exemplo de cidade média brasileira, comparando-os com o restante do país e do mundo. Para realizar tal tarefa, somamos esforço com o Coletivo CEETAS de Pesquisadores (Centro de Estudos em Educação, Trabalho, Ambiente e Saúde), ao qual o laboratório do Centro de Estudos em Geografia do Trabalho (CEGeT) faz parte, para compreender as relações humanas por trás dos entregadores/trabalhadores da *iFood*.

Assim, podemos dizer que o avanço da precarização e da desregulamentação do trabalho ganhou forças na segunda década do século XXI com o advento das novas Tecnologias Digitais de Informação e Comunicação (TDIC). Cabe a nós da Geografia do Trabalho fazer frente a esse ambiente anunciado de intensificação da informalidade, da desqualificação profissional associada à chaga do desemprego/subemprego ou melhor, da degradação sistêmica neoliberal/informacional do trabalho na era digital (Thomaz Junior, 2023) e, com as atenções, especialmente, para fundamentar formulações e hipóteses de pesquisa, aspirando à produção de conhecimento crítico, radical e comprometido com a emancipação, com vistas a apreender as dinâmicas contraditórias dos novos territórios de controle dos trabalhadores, no âmbito dos entregadores vinculados às plataformas digitais sob os ditames da *iFood*, em Presidente Prudente.

Importante notar que pela via da leitura do trabalho, das formas de (des)realização, exploração subordinação etc., nos propomos apreender a plasticidade existente, por meio do movimento territorial do trabalho ou os conteúdos territoriais das expressões ocupacionais (Thomaz Junior, 2019), sejam empregados formais, sejam informais, empreendedores ou autônomos subordinados (Abílio, 2020a), avulsos, de todos os tipos.

Foi nesse ambiente de expressão dos conflitos laborais e de classe que nos detemos a entender a extensão, conteúdo e alcance das ações de resistência/aceitação dos trabalhadores ao nefasto mundo do trabalho, em especial em Presidente Prudente, em sua fase de explosão e decadência,

¹ Processo FAPESP: 2020/14966-8, vigente entre novembro de 2021 e outubro de 2023.

marcadamente colapsado pelas contradições estruturais da crise (Chesnais, 1996) estrutural e sistêmica do capital (Mészáros, 2011; 2015).

A complexidade de se estudar um tema recente, mas que contém uma bagagem histórica longa transforma o momento em que vivemos.

um momento quase irônico do capitalismo contemporâneo, enquanto do ponto de vista técnico a utilização das tecnologias da informação e comunicação na gestão tornam mais fácil a identificação e a efetivação dos direitos, o discurso é de que se vive uma nova forma de trabalho, a qual não estaria sujeita à regulação protetiva. Assim, a tecnologia que facilita o controle é usada como subterfugio para a inexistência de controle. (Camargo, 2022, p. 46).

A realidade que se compõe, pelo menos nos últimos 40 anos, especialmente, no Brasil, revela a convivência simultânea de formas regressivas e espectrais, com base no avanço tecnológico (Thomaz Junior, 2018a), ou seja, práticas mais rígidas de controle do trabalho, por meio do amplo leque de formas flexibilizadas que se multiplicam descontroladamente, como os *call centers*, formas de teletrabalho, os trabalhadores avulsos e intermitentes (estes previstos na contrarreforma trabalhista), todos envolvidos e caracterizados por identidades fundadas no toyotismo, em pleno vigor - com elementos taylorista-fordista - (Stenning, 2008), que, pós-golpe de 2016, ganham combinações mais perversas (Antunes, 2020).

Harvey (1989) vai tratar como a diminuição da taxa de lucros e o aumento da competitividade vão ser a causa para a flexibilização tornar-se realidade. Para ele, a desregulamentação do trabalho, amparada por uma política estatal de leis trabalhistas que abrem brechas para tal, como a própria Constituição da República Federativa do Brasil (Brasil, 1988), culminam em maior flexibilidade nas relações laborais.

Se não bastasse, sob as diretrizes do desenvolvimento destrutivo das forças produtivas, e da coqueluche das TDIC, o capital mergulhado numa crise estrutural e sistêmica (Mészáros, 2015), impõe ainda mais restrições às relações de trabalho, ou às conquistas relacionadas aos direitos e proteção do trabalho *stricto sensu*. As plataformas digitais ou plataformas capitalistas, que institucionalizam a economia de bico (*GIG economy*), ou informalidade/flexibilidade generalizada, seja pela forma *crowdwork* ou *home office* (teletrabalho), quer seja também pela via *on demand*, *delivery*, ou uberização, impõem a marca da modernidade tecnológica, da inteligência artificial, algoritimizada/robotizada, nesse início da terceira década do século XXI, e seu par indissolúvel, a degradação sistêmica do trabalho (DST). (Thomaz Junior, 2020).

Segundo Antunes “A uberização é um processo no qual as relações de trabalho são crescentemente individualizadas e invisibilizadas, assumindo, assim, a aparência de “prestação de serviços” e obliterando as relações de assalariamento de exploração do trabalho” (Antunes, 2020, p.

11). Como o próprio Antunes (2018) lembra, com a ampliação do “trabalho morto”, haverá drástica redução do “trabalho vivo”.

O capitalismo, especialmente seu formato tardio (Behring, 2015) nos força também a entender que precariedade e precarização não são sinônimos, como bem nos mostram André; Da Silva e Nascimento (2019), mas talvez complementares, uma vez que os sinais da precariedade do trabalho levam à precarização, e todo o processo da uberização é em si uma forma de precarização.

A falha do Estado em regularizar os profissionais e os aplicativos logo em seu início nos leva a essa crise em meio a já existente crise (econômica) do sistema, levando os trabalhadores a aceitarem as condições dessa economia de bico, ou *GIG economy*. Por sua vez, a face social da crise revela os índices alarmantes de trabalhadores, de todas as idades, mas com acentuada vantagem os mais jovens, que se veem impelidos a compor as estatísticas, do que denominamos de inclusão marginal ao mercado de trabalho (Thomaz Junior, 2019).

A exemplo, da economia periférica, em âmbito nacional, “a faixa etária dos bike boys, que corresponde à atual faixa mais afetada pelo desemprego e subutilização da força de trabalho: em 2019, 41,8% da população entre 18 e 24 anos encontrava-se desempregada ou subutilizada [...]” (Abílio, 2019, p. 8), o que nos confirma como a precarização vem atingindo com força a juventude.

Tem-se, assim, que, as contrarreformas à luz dos interesses da flexibilização/informalização, retirada de direitos e de fortalecimento dos mecanismos de superexploração do trabalho, estão afinadas aos preceitos da Quarta Revolução Industrial (Schwab, 2016), ou do capitalismo de plataforma (Srnicek, 2016), também conhecida como prática do compartilhamento, expediente privilegiado de controle *full time* dos trabalhadores, marca hodierna do novo proletariado de serviços da era digital em escala mundial. O resultado, são registros crescentes de desproteção/flexibilização total e, conseqüentemente, exposição aos riscos e danos à saúde, bem como, afastamentos do trabalho, desemprego/descarte, doenças ocupacionais, perturbações mentais, tentativas de suicídio, mortes. (Antunes, 2018), e que, muitas vezes, os trabalhadores se encontram aceitando recursos limitados para uma sobrevivência às margens do sistema (Gonsales, 2020).

É fato que o modelo Uber ou a uberização, que se ramifica velozmente para todas as superfícies do flagelado mundo do trabalho, em todos os quadrantes do planeta, tanto no centro do sistema quanto intensamente, nas periferias (Thomaz Júnior, 2019), impõe, em graus diferenciados, a tragédia já em vigência, aos entregadores da iFood, como vistos por nós e expostos neste trabalho.

O contexto social desses trabalhadores, que já era cruel na realidade de antes da pandemia mundial de COVID-19, e que nos é mostrado por Abílio (2019; 2020b) em dois artigos contundentes, onde a autora expõe níveis de gravidade, com base nas intensidades das trocas de fluxos, como formulado por Milton Santos (2002), e nos remete a pensar uma realidade muito semelhante e, por vezes até pior para estes entregadores, tendo em vista que Presidente Prudente, por ser uma cidade

muito menos populosa que as grandes metrópoles nacionais como São Paulo e Rio de Janeiro, possibilita menos visibilidade para a situação de precarização experienciada.

As conectividades dessa realidade com as consequências advindas do pós-COVID-19, especialmente no Brasil, em decorrência das iniquidades históricas, bem como da total desatenção e abandono por parte do governo anterior, de Bolsonaro, aos temas sociais, trabalhistas, previdenciários e da saúde pública, nos põem alertas à barbárie social que ganhou lugar. Isto é, o aumento exponencial e descontrolado dos trabalhadores sem direitos, sem registro em carteira, informalizados, desempregados, famintos, desterrados etc., juntamente com suas famílias (Thomaz Junior, 2018b). Estes são os ingredientes que caracterizam a DST, e que começam a tomar novos rumos no atual governo Lula, são leito sobre o qual nos debruçamos, com as atenções voltadas para os trabalhadores inseridos no âmbito da iFood, em Presidente Prudente, objetivando oferecer elementos críticos ao debate acadêmico, aos trabalhadores, aos órgãos/instituições públicas protetivas.

Para este fim, o trabalho é dividido em 8 partes. Após essa breve introdução, apresentaremos, de forma sucinta, os principais passos e metodologias utilizados para a realização da pesquisa e soluções encontradas para as adversidades impostas pelo tema.

Em sequência, na terceira parte, será caracterizada a área de estudo e suas particularidades, importantes como um todo para os resultados e discussões da pesquisa, pois o ambiente de Presidente Prudente é ator fundamental nas ações vistas e vividas pelos entregadores, sendo um dos principais diferenciadores quando comparado com o restante do país e do mundo.

Na quarta parte deste trabalho iremos comentar sobre a plataformização e *uberização* do trabalho de maneira ampla, adentrando nos vieses teóricos dos novos territórios de controle dos trabalhadores, fruto de um movimento e sistema capitalista em crise e que sempre se renova, prejudicando a parte mais fraca do elo na constante luta de classes do mundo.

Na quinta parte iremos adentrar a fundo nos resultados da pesquisa sobre a iFood em Presidente Prudente, expondo o perfil dos entregadores que conseguimos traçar, com suas diferenciações pro restante dos exemplos encontrados Brasil a fora, além de explicar como funciona o aplicativo, de maneira geral, e especificamente no caso de Presidente Prudente, cidade em que detém, praticamente, um monopólio da área de *delivery* por aplicativos.

Na sexta parte objetivamos percorrer e analisar alguns exemplos de decisões judiciais legais em três distintas escalas sobre o tema: internacional (com exemplos europeus, norte americanos e asiáticos), nacional e local, no caso, em Presidente Prudente.

A análise das decisões existentes nos permite entender os rumos que a situação da plataformização e *uberização* do trabalho está tomando, e especificamente no caso dos aplicativos de *delivery*, como o iFood, entender quais os obstáculos já vencidos e ainda postos nas lutas e resistências dos entregadores.

Na sétima parte, após entender o perfil dos entregadores e o cenário de resistência e luta em que se encontram os profissionais em Presidente Prudente, buscamos entender o que levou ao panorama observado, levantando hipóteses atuais e futuras, projetando medidas e ações que possam vir a ocorrer e ajudar no desenvolvimento de um ambiente de trabalho mais saudável física e psicologicamente, e que disponha das condições mínimas de direitos aos quais a classe esteja submetida.

Por fim, na oitava parte, apresentaremos as considerações finais, onde buscaremos sintetizar o debate exposto no trabalho, demonstrando mais um exemplo das transformações do mundo do trabalho plataformizado e uberizado, agora em uma cidade média como Presidente Prudente, contribuindo para o debate do tema em âmbito nacional, expondo a realidade enfrentada pelos entregadores da iFood, e internacionalmente, como mais uma amostra de luta e resistência dos trabalhadores.

METODOLOGIA

Baseamos nosso percurso metodológico na pesquisa em algumas etapas principais que, devido a dificuldades encontradas no meio do caminho, tivemos que realizar adaptações para somar aos métodos e levar a uma realização plena dos nossos objetivos.

A princípio, buscamos realizar um levantamento teórico amplo, seja em fontes acadêmicas, como artigos, periódicos, livros e capítulos de livros, monografias, dissertações e teses, seja em fontes secundárias, como jornais e blogs. Para o primeiro caso, acadêmico, levamos em conta o banco de dados do Google Acadêmico para nos auxiliar a encontrar material sobre o tema.

Buscamos também materiais em fontes de dados oficiais, como o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), DIEESE (Departamento Intersindical de Estatísticas Socioeconômicas), TRT (Tribunal Regional do Trabalho), MPT (Ministério Público do Trabalho), dentre outros, que nos forneceram dados importantes.

Após o levantamento e constante revisão bibliográfica e de referencial teórico, que se seguiu durante toda a duração da pesquisa para fim de estar sempre o mais atualizado possível no tema, avançamos para a parte que consideramos imprescindível de conhecer *in loco* as realidades do trabalho, por meio da práxis de pesquisa em Geografia, das categorias fundantes, espaço, território, lugar (Moreira, 2016).

O encadeamento coerente entre essas diferentes etapas do processo do conhecimento, estimulam atenção ao debate teórico, bem como às ações empíricas, pretextando o entendimento das contradições que estão na base do processo de intensificação da inclusão marginal e/ou da informalização de contingentes expressivos de trabalhadores (Thomaz Junior, 2019).

Para tanto, realizamos trabalhos de campo, fundamentados em entrevistas junto aos entregadores da iFood, sendo, pois, essas ações, cruciais para o desenvolvimento e entendimento da realidade vivida. Utilizamos de procedimentos de metodologia qualitativa, com as atenções para reconstruir a plasticidade vivenciada pelos trabalhadores nos últimos anos e o ambiente da informalidade das plataformas, por meio das tecnologias digitais.

Como resultado, realizamos quatro (4) entrevistas com roteiro semiestruturado, previamente elaborado por nós, e que foram gravadas, com autorização, e com as falas e respostas que mais nos interessam sendo transcritas no decorrer do trabalho para um entendimento dos resultados. Os resultados obtidos por essas entrevistas tiveram os nomes dos entrevistados alterados para preservação da identidade dos trabalhadores.

Das entrevistas, duas delas foram realizadas remotamente, via chamada de vídeo no *Google Meet* e voz no Whatsapp, por terem sido realizadas durante o período de isolamento imposto pela pandemia de COVID-19. Quando comparadas com as presenciais, percebemos que o contato foi mais frio, com os entrevistados ainda com algum grau de desconfiança no começo das conversas devido a todo o processo de contato ter sido feito por conversas online.

Frente as dificuldades encontradas para conseguir estabelecer contato com os entregadores a ponto de realizar uma entrevista semiestruturada, visto que essa demanda disponibilidade de tempo dos trabalhadores, elaboramos um questionário com 15 perguntas a serem respondidas, com intuito de coletar dados gerais, mas de muita valia para nós, e disponibilizamos na plataforma *Google Forms*, além de aplica-lo presencialmente.

Ao todo, foram coletadas 27 respostas nos questionários, que, somadas as quatro (4) entrevistas, nos forneceram 31 resultados e possibilitaram com que fizéssemos um perfil médio dos entregadores da iFood em Presidente Prudente e comparássemos com o restante do país e do mundo.

Utilizando dos dados obtidos em fontes primárias e secundárias, mais os resultados dos contatos com os entregadores, buscamos entender a luta e resistência por direitos no contexto geral da plataformização e uberização e no caso específico da iFood em Presidente Prudente.

Para entender, também, o caso específico de Presidente Prudente, se comparado as demais localidades, optamos por realizar uma distinção da nossa área de estudo, utilizando a linguagem cartográfica como meio auxiliar, afim de expor as particularidades que tornam o estudo do caso da iFood na cidade tão importante, devido as suas características únicas.

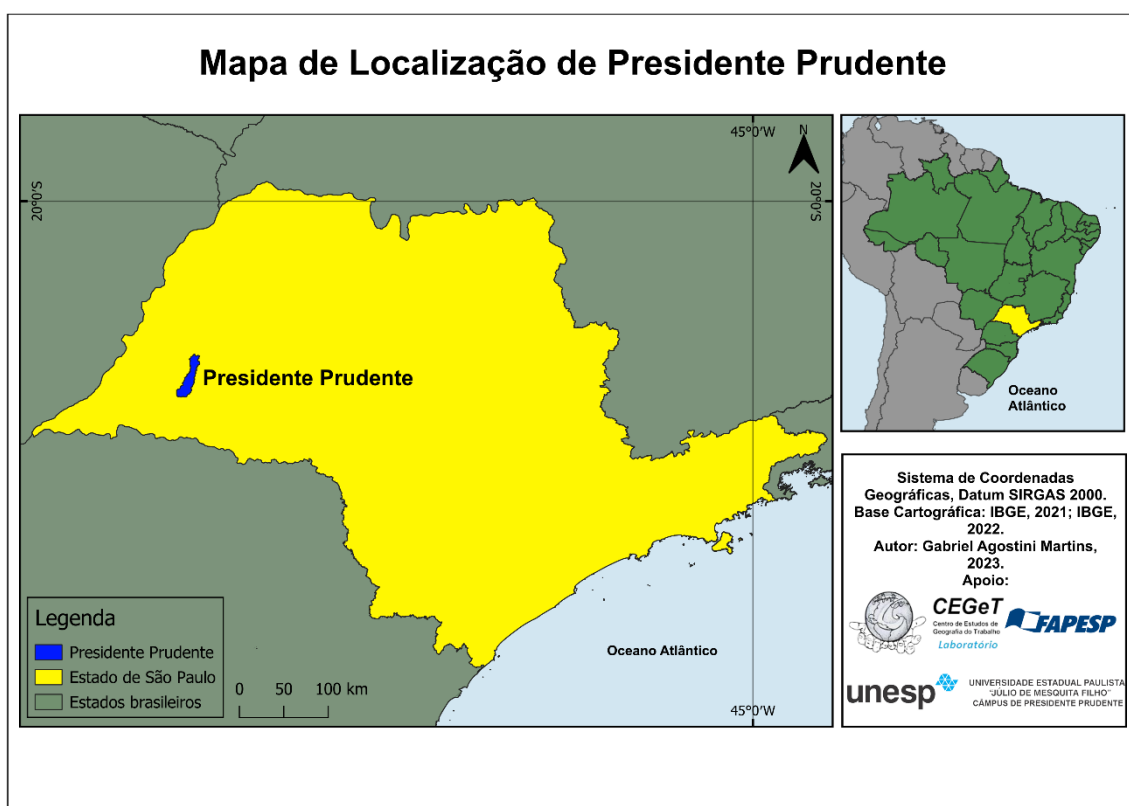
Com isso, o arcabouço teórico da pesquisa formado e os resultados práticos adicionados, realizamos a construção deste texto, que não esperamos que seja a palavra final sobre a situação da iFood e da plataformização do trabalho em Presidente Prudente, mas sim, que busque a somar em uma linha de pesquisas e argumentação na área da Geografia do Trabalho.

ÁREA DE ESTUDO

O foco de nossa pesquisa é a condição de trabalho dos entregadores da iFood em Presidente Prudente. Esse recorte escolhido, por si só, já apresenta características únicas que vão ditar diversos fatores que podem ser observados no decorrer do texto, atrelados diretamente as condições espaciais dos acontecimentos estudados.

Para começar, é interessante situar a posição geográfica do município de Presidente Prudente e sua condição de cidade do interior oeste paulista (Mapa 1).

Mapa 1 - Localização de Presidente Prudente



Fonte: IBGE (2021 e 2022).

Elaboração: Gabriel Agostini Martins.

Localizada a 560Km da capital do estado, São Paulo, a cidade faz parte da Mesorregião e Região Administrativa (10ª) homônima, onde recebe a classificação de Capital regional C segundo dados da REGIC (Região de Influência das Cidades) (IBGE, 2020), o que demonstra alto grau de complexidade, atraindo diariamente população em movimento pendular por fatores que variam, como trabalho, estudo, serviços de saúde etc., e se somam a uma população de 225.668 pessoas (IBGE, 2023).

Os aspectos populacionais e econômicos podem e devem ser levados em conta nos resultados, assim como não devemos deixar de citar a questão climática da cidade, uma vez que o trabalhador da iFood, o sujeito da pesquisa, tem seu local de trabalho nas ruas, à mercê das intempéries climáticas. Assim sendo, é primordial que as altas temperaturas vivenciadas na cidade durante o ano, com máximas médias acima dos 30°C por mais de seis meses, segundo dados das Normais Climatológicas de 1991-2020 do INMET (Instituto Nacional de Meteorologia) (INMET, 2022), fossem consideradas no momento em que realizamos as discussões dos resultados.

Não apenas o clima, mas o relevo da cidade é importante. Em Ross e Moroz (1996) vemos que o município de Presidente Prudente se localiza na Bacia Sedimentar do Paraná e no Planalto Ocidental Paulista, onde predominam as colinas amplas e baixas, com altimetria por volta dos 300 a 600 metros. Esses aspectos são importantes para entender os modais de transporte utilizados ou não pelos entregadores da iFood na cidade, juntamente com as questões climáticas.

Como visto então, os fatores geográficos, que podemos aqui chamar de “físicos” apenas de modo a diferenciar dos sociais, mas sempre lembrando que a Geografia é una, e não deve ser segregada entre física e humana, são importantíssimos para todas as discussões sociais e trabalhistas que iremos discutir no longo do texto, fazendo-se necessária essa primeira contextualização da área.

OS NOVOS TERRITÓRIOS DE CONTROLE DO TRABALHADOR: A PLATAFORMIZAÇÃO E UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

Quando o filósofo Byung-Chul Han afirmou que “Apesar do medo imenso que temos hoje de uma pandemia gripal, não vivemos numa época viral. Graças a técnica imunológica, já deixamos para trás essa época.” (Han, 2015, p. 7), mal poderíamos imaginar o que aconteceria na virada de 2019 para 2020 no mundo.

A pandemia de COVID-19 afetou diversos aspectos da sociedade contemporânea, desde os mais óbvios, como a saúde, circulação de pessoas, índices de mortalidade e expectativa de vida. Esses aspectos foram mais gravemente sentidos em países em desenvolvimento e subdesenvolvidos por uma série de fatores que não caberia aqui adentrar. Um ponto, porém, também atingido é a economia e, em especial para nós, a economia plataformizada.

Os novos territórios de controle dos trabalhadores são demarcados pela fase denominada capitalismo de vigilância, em que se busca mapear e entender as diferentes etapas do processo produtivo, levando a novos modelos de subordinação e induzindo a comportamentos específicos (Zuboff, 2018).

Entre os anos de 2017 e 2020, dentre as ocupações que mais cresceram, estavam os motoristas de automóveis, alavancados diretamente pela expansão da uberização, ou plataformização do trabalho

(Krein et al, 2021). É importante notar que esses anos, que agregam o pré e o início da pandemia de COVID-19, o país passava por crises econômicas, e que essas ocupações, como os motoristas e demais profissões plataformizadas, possuem rendimento abaixo da média brasileira (Krein et al, 2021).

Ao contrário do que previu Fukuyama (2012), não vivemos o fim da história, e sim uma evolução ainda maior em todos os aspectos da sociedade, em especial na economia e no trabalho com a inserção das novas tecnologias e algoritmos.

Com o crescimento vertiginoso que a uberização teve durante a segunda década do século XXI, diversas são as empresas-aplicativo (termo cunhado em Abílio, 2017) que surgiram, ganharam mercado e se firmaram no país, se aproveitando dos problemas econômicos vivenciados pela população para praticarem sus preços e práticas como quiseram por muito tempo. Não é de hoje que suas áreas de atuação deixaram de ser apenas os grandes centros urbanos do Brasil e conquistaram também o interior, como no caso da iFood em Presidente Prudente.

Não é novidade que “no mundo do trabalho, visualiza-se a precarização das relações de trabalho e a permanência de elevadas taxas de desemprego” (Camargo, 2022, p. 23), porém com o advento da economia de plataformas na sociedade, e o avanço cada vez mais das políticas neoliberais, esse cenário apenas se agravou.

O trabalho, com o passar dos anos, possuiu diversas relações e direções seguidas com fim de torna-lo funcional e rentável para os interesses daqueles que o comanda e de quem presta um serviço, e nunca de maneira igual para ambos os lados. Na relação estabelecida entre trabalho e tecnologia não é diferente.

O termo “emprego precarizado”, que deu origem a diversas derivações que tem como mesma finalidade indicar uma precarização do ambiente de trabalho, foi utilizado pela primeira vez no parlamento britânico, e de lá se espalhou para o resto do mundo (Quinlan, 2012).

Partindo de uma análise Marxista, Byung-Chul Han trabalha que a alienação do trabalho deveria ter sido destruída pela revolução, porém essa não ocorreu, e assim o trabalho alienado avançou e se entrincheirou na sociedade do século XXI, uma época pós-marxista, onde o neoliberalismo transforma a alienação e a autodesrealização em liberdade (Han, 2015).

As mudanças que o mundo do trabalho sofreu com o passar dos anos são até mesmo de ordem estrutural, uma vez que no passado, os patrões entravam com o capital e os trabalhadores com a força de trabalho. A lógica subversiva do trabalho de plataformas faz com que o trabalhador tenha que arcar com ambos os custos, de capital e mão de obra, e ainda assim sair perdendo na balança.

Assim, discutir os rumos que a plataformização do trabalho está seguindo atualmente nos induz, automaticamente, a comentar sobre o sistema capitalista e a Quarta Revolução Industrial, uma

vez que o modelo mais recente de precarização do trabalho e do trabalhador é fruto direto dos recentes, mas não novos, desdobramentos de ambos.

Para Martins, *et al.* (2023), o que estamos vivenciando atualmente, com o uso de tecnologias para intensificar e explorar cada vez mais a classe trabalhadora não é nada novo, podendo ser vistos no Fordismo e no Toyotismo semelhantes aspectos.

Ganhando espaço após mais uma crise do sistema capitalista, a flexibilização das legislações trabalhistas ao redor do mundo sempre está em conjunto com a falácia da preservação de empregos, quando na realidade o oposto é observado, com o desemprego apenas aumentando quanto mais desregulamentado e flexibilizado é o trabalho e o trabalhador (Antunes, 2009).

Podemos entender esse fato se aprofundarmos na análise e percebermos que

O Brasil tem hoje 1,7 milhão de pessoas trabalhando na informalidade como motoristas de aplicativo, taxistas e entregadores. É o dobro de seis anos atrás. O crescimento mais impressionante foi o dos entregadores de moto: de 33 mil, em 2016, passaram a 383 mil no ano passado. São, em sua maioria, homens jovens e negros, que trabalham sem vínculo empregatício e, portanto, com poucas garantias trabalhistas. Dados do Ipea mostram que esses informais fazem jornadas mais longas que a média brasileira, mas recebem pouco: no final de 2021, o rendimento médio de motoristas de aplicativo e taxistas foi de R\$ 1,9 mil, valor 30% menor que em 2016. Além disso, estão expostos aos perigos do trânsito. Nos últimos anos, enquanto crescia o número de entregadores de moto, cresciam também os acidentes. Em 2013, 88 mil motociclistas foram internados depois de sofrerem acidentes; em 2022, foram 122 mil. (Mazza; Buono, 2023).

Assim, analisar o capitalismo e seus desdobramentos na atualidade é, também, analisar o Estado moderno, como bem nos lembra Jinkings (2015). O Estado, como expressão política do capital, atende suas demandas e fiscaliza suas forças, sendo responsável por organizar o regime produtivo e as relações sociais entre as classes que ele próprio criou através de um sistema de regras e condutas que tem um único objetivo: o de favorecer a economia de mercado.

No momento atual, de neoliberalismo avançado pelo mundo é muito improvável que vejamos, pelo menos não de bom grado, uma defesa a uma sociedade e, conseqüentemente, a uma situação social, mais equitativa por parte do Estado, pois isso vai de encontro ao próprio sistema, uma vez que a melhoria das condições para a população iria alterar diretamente a estrutura do modo de produção (Mészáros, 2015).

Para Harvey (2005) o neoliberalismo que dá suporte à economia plataformizada, compõe-se de práticas políticas e econômicas onde o bem-estar seria alcançado através do fortalecimento do empreendedorismo, livre mercado, da propriedade privada e da perda de direitos.

Antunes (2009) é enfático em dizer que, por mais que possa haver alternância em seus epicentros, o sistema do capital continuará em uma longa e duradora crise estrutural sistêmica, o que agora vemos ser marcada pela constante degradação do trabalho e do trabalhador com o uso da plataformização e das já não tão novas tecnologias digitais de informação e comunicação.

Mészáros (2009) complementa dizendo que, por mais que com severidade agravada, a crise que se instaurou no sistema capitalista seja grande nos anos mais recentes, ainda não teria atingido um ponto de colapso, ou um não retorno, o que indicaria que a situação pode e, ao que tudo indica dado os rumos da plataformização do trabalho, tende a piorar mais para a classe trabalhadora.

Como foi visto após o começo da Revolução Industrial, em meados do século XVIII na Inglaterra, a expectativa de reduzir a carga de trabalho humano com o advento das máquinas falhou, com o capital forçando e explorando cada vez mais seus trabalhadores. Avançando no tempo, percebemos que “na realidade, o alastramento relativamente fácil do neoliberalismo a partir dos anos 1970 não foi apenas um fenômeno britânico, mas uma impressionante evolução internacional que se estendeu de uma forma ou de outra a todo o planeta” (Mészáros, 2009, p. 105).

Assim, com a Quarta Revolução Industrial já presente em nosso horizonte da terceira década do século XXI, há de se pensar:

Será que esse é o começo de uma revolução do novo trabalho flexível que irá empoderar qualquer indivíduo que tenha uma conexão de internet e que irá eliminar a escassez de competências? Ou será que irá desencadear o início de uma inexorável corrida para o fundo em um mundo de fábricas virtuais não regulamentadas? (Schwab, 2016, p. 54).

Para Schwab (2016) esse seria, então, o maior desafio dos governos frente a Quarta Revolução Industrial: deixar as inovações avançar e florescer, enquanto minimizam os riscos e impactos na sociedade. Mas, para isso, a presença forte e sem omissão, atendendo aos seus cidadãos mais necessitados e afetados, como os trabalhadores plataformizados, é necessária.

Paralelamente aos avanços do Estado, o sistema produtivo e econômico caminhou rumo ao futuro. As constantes mudanças e evoluções nos meios produtivos podem levar a uma falsa ideia de não ruptura, e sim de uma continuidade, de um só processo. Contudo, existem sim alguns fatores que tornam os meios e funcionamentos do sistema de produção do século XXI diferentes do anterior e que lhe dá o direito de ser chamado de Revolução, por ordem, a Quarta Revolução Industrial, e serão explicados adiante brevemente. São eles: velocidade; amplitude e profundidade; impacto sistêmico.

Ao passo em que as revoluções industriais anteriores avançavam em velocidade linear, a Quarta Revolução Industrial se expande de maneira exponencial, com seus frutos e tecnologias derivados cada vez mais velozes que as anteriores em muitas vezes. Isso reflete em, por exemplo, no início dos anos 2000 a quantidade de aparelhos celulares em circulação ser baixa e, hoje, pouco mais de 20 anos depois, eles terem dominado um espaço essencial em nossas vidas e com uma capacidade e velocidade de processamento milhares de vezes maior do que os computadores que levaram o homem à lua no passado.

Atrelado diretamente, a amplitude e profundidade que a fase atual da Revolução Industrial atingiu dita também quem somos, uma vez que seus frutos, como o já citado celular, se tornaram parte

indispensável na vida cotidiana de bilhões de pessoas. A influência superou a fase de modificar apenas “o que” e “como” fazemos algo, atingindo níveis mais profundos da realidade humana.

Como consequências, os impactos sistêmicos também tendem a ser maiores, mais velozes e mais profundos que os já vistos até então. Empresas, indústrias e até mesmo países são transformados com os adventos provenientes da Quarta Revolução Industrial. Seus impactos ainda estão sendo estudados, mas é certo que tamanha mudança em tão pouco tempo nunca se viu na história.

A crise estrutural do sistema capitalista atinge o emprego ao ponto de que

Igualmente relevante é o novo padrão de desemprego que vem se delineando. Isso porque nas décadas recentes o desemprego, nos países capitalistas altamente desenvolvidos, limitava-se em grande parte ‘aos bolsões de subdesenvolvimento’; e as milhões de pessoas afetadas por ele costumavam ser otimisticamente ignoradas, no grande estilo de autocomplacência neocapitalista, como representando os ‘custos inevitáveis da modernização’ sem que houvesse muita preocupação – se é que havia alguma – pelas repercussões socioeconômicas da própria tendência (Mészáros, 2009, p. 67).

O desemprego estrutural se fez mais presente no século XXI como consequência direta da Quarta Revolução Industrial, e esse é apenas um de seus muitos impactos e consequências, como já dito anteriormente. Por isso devemos deixar claro que

A quarta revolução industrial tem o potencial para aumentar o crescimento econômico e para aliviar um pouco alguns dos maiores desafios mundiais que enfrentamos de forma coletiva. Precisamos, no entanto, também reconhecer e gerir os impactos negativos que ela pode trazer em relação à desigualdade, ao emprego e ao mercado de trabalho (Schwab, 2016, p. 41).

Para se ter noção, nos anos 1990 em Detroit (Estados Unidos da América), um dos grandes polos industriais do mundo até então, possuía, com suas três maiores empresas, um valor de mercado de US\$36 bilhões, US\$250 bilhões de faturamento e mais de 1,2 milhão de empregados. Em 2014, no Vale do Silício, região da Califórnia, também nos Estados Unidos, berço das grandes empresas de tecnologia da Quarta Revolução Industrial, suas três maiores representantes tinham, em conjunto, US\$1,09 trilhão em valor de mercado, com lucro de US\$247 bilhões, porém apenas 137 mil empregados (Mankya; Chui, 2014).

O modo de operar das empresas-aplicativo, através dos algoritmos, é padrão na economia plataformizada do atual modelo capitalista. As dificuldades e barreiras impostas são estruturais e pensadas para que informações importantes sobre o funcionamento do sistema não sejam claras, em um processo de “obscurecimento” (LATOUR, 2001) intencional em plataformas digitais (Guerra; Duarte, 2019).

Assim, ao discutir sobre a questão do desemprego, Barbosa e Moretto (1998) concluem que ele não é fruto da ausência de um livre mercado ou de mau funcionamento do mesmo, e sim da mudança constante na tecnologia que cria um exército de reserva a disposição do capitalismo.

Os autores ainda, ao tratarem de classificações do desemprego, apontam que, em países subdesenvolvidos, o típico é o desemprego oculto, onde a atividade de trabalho é realizada de maneira informal, através de “bicos” (Barbosa; Moretto, 1998). Tal afirmação dialoga diretamente com Rizek (2006), para quem, na América Latina, especificamente no Brasil, o bico, a viração, o trabalho informal foram historicamente a norma, não a exceção, atuando como maneira de gestão de sobrevivência da classe trabalhadora.

É claro para nós, assim como para Schwab (2016), as diversas vantagens que a economia digital e, principalmente, a de plataforma proporciona para empresas e *startups* pois, como muitas classificam seus trabalhadores como autônomos, o que para nós é uma afirmação infundada, elas não se veem na obrigação de pagar salários mínimos, tributos e benefícios sociais até o momento. A luta dos entregadores e dos demais trabalhadores plataformizados, não só no Brasil, é para que seus direitos básicos sejam garantidos e cumpridos de maneira ampla e sistemática, não apenas pontual devido a alguma decisão judicial.

No entanto, por mais que o trabalhador, como consumidor, ocupe uma posição de importância dentro do sistema capitalista, ele permanece excluído do controle de produção e distribuição, o que, para Mészáros (2009), introduz complicações adicionais ao sistema em vigor, com divisões estratificadas do trabalho.

O trabalho plataformizado, por mais tecnológico que seja, fazendo uso de algoritmos, GPS e demais fatores que são resultado da fase mais recente do sistema capitalista de produção, é preciso lembrar que este tem seu início em algo antigo, a extração de minérios, que darão origem aos chips e aparelhos eletrônicos que moldam o funcionamento dessas tecnologias (Antunes, 2018).

Talvez a principal consequência da indústria 4.0 seja a ampliação do trabalho morto através do uso de tecnologias como a inteligência artificial, internet das coisas, big datas, etc. reduzindo o trabalho vivo através da automatização das funções (Nogueira, 2020).

Nogueira (2020) diz que a Indústria 4.0 teria 6 princípios básicos: 1 - Tempo Real; 2 – Virtualização; 3 – Descentralização; 4 – Orientação a serviços; 5 – Modularidade; 6 – Interoperabilidade. Se aprofundarmos mais em cada um dos princípios veremos como eles se aproximam muito ao que é a Uberização.

Marx (2017) explica a importância do controle e do gerenciamento do trabalho do capitalismo através de uma comparação com sargentos e generais em uma guerra, onde os trabalhadores assumiriam o papel dos primeiros que, acima de tudo, servem aos patrões, generais, e seus interesses acima de tudo, recebendo salários em troca.

Quem contribuiu muito para o desenvolvimento cada vez maior de práticas de controle e subordinação do trabalho foi Taylor (2014), responsável por desenvolver um sistema que fosse capaz

de intensificar o trabalho através de métricas de administração científica, aprimorando e entendendo os processos de trabalho tão bem quanto os próprios trabalhadores.

O sistema, que recebeu o nome de Taylorismo em homenagem a seu criador, tem como principais características a intensificação do trabalho e a desqualificação da mão de obra, com trabalhadores produzindo mais e com menos controle sobre o processo (Braverman, 1975).

A vigilância e o controle do trabalho por meio da subordinação algorítmica Krein *et al.* (2021) denomina de panóptico pós-moderno, o que remonta a ideia de um constante movimento de controle indireto.

Assim como em *Guerra na Fábrica*, de Robert Linhart², Callum Cant (2021) apresenta a experiência do trabalho com o olhar do trabalhador, o que, se tratando de um trabalho plataformizado, é de extrema valia para entendermos essa experiência tão recente, mas já precarizada. O sociólogo apresenta os resultados de seu doutorado, em formato de livro, onde vivenciou o cotidiano como entregador na Inglaterra, um palco diferente de nosso foco no estudo, mas com semelhanças que nos mostram as mazelas do capitalismo de plataforma são marcantes em todos os territórios que lá se fixam.

Nesse cenário de retirada/negação de direitos e precarização, apontamentos como os de Guy Standing (2016), que indica que um terço de todas as nossas relações de trabalho serão mediadas por plataformas digitais até 2025, aliados aos dados do IBGE de 2019, estimando que 3,8 milhões de pessoas têm o trabalho mediado por plataformas, é preocupante e assustador.

A partir das nem tão novas relações de trabalho estabelecidas com os aplicativos e as empresas-aplicativos e a criação do que Antunes (2018) chamou de novo proletariado de serviços, estabelece-se a “escravidão digital” (Antunes, 2018), com trabalhadores ficando presos a um sistema nefasto que explora sua força de trabalho com péssimas condições de suporte e remuneração ínfima.

Como forte expressão do avanço do neoliberalismo moderno, a fase nociva e explosiva do capitalismo, está em pauta a plasticidade do trabalho (Thomaz Junior, 2019), o fenômeno onde os vínculos formais e institucionais são corroídos em prol da precarização, da negação dos vínculos empregatícios. A plataformização entra como principal agente destruidor de direitos laborais e colaboradora do novo neoliberalismo. Está em luta a permanência dos direitos, a conservação de todos as conquistas já adquiridas.

Ações em prol de uma regulação e da melhoria do trabalho com aplicativos de plataformas digitais já estão em curso também no Brasil de maneira mais efetiva. No começo de junho, o Governo Federal deu início a um grupo encarregado de elaborar propostas para esse fim, o que é um grande

² LINHART, Robert. **Guerra na fábrica**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1986.

desafio, mas que o Ministro do Trabalho e Emprego atual, Luiz Marinho, espera que tenha um pontapé inicial no projeto já no início do segundo semestre (Rede Brasil Atual, 2023).

O grupo de trabalho é composto por 15 representantes de cada uma das partes interessadas (governo, trabalhadores e empregadores), em reuniões prévias, buscou elaborar alguns pontos que buscariam valorizar o trabalho. Assim, um documento com as principais diretrizes da proposta de regulação, apresentou doze propostas principais, através dos moldes atuais da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) (Brasil, 1943), são elas:

- **Regulação tributária e trabalhista conforme setor de atividade** ao qual a empresa está vinculada. Ou seja, não se trata de empresas de tecnologia, mas de uma empresa que faz uso de uma tecnologia específica para organizar o seu negócio
- **Prevalência dos acordos e convenções coletivas**, bem como das regulações próprias, leis municipais e estaduais, que estabeleçam condições mais vantajosas ao trabalhador
- **Direitos sindicais** garantidos conforme previsto nos artigos 8º e 9º da Constituição e dos demais dispositivos regulatórios, particularmente, os previstos na CLT
- **Negociação coletiva** como caminho mais adequado para a regulação dos desdobramentos do que já existe em lei para o trabalho em empresas-plataforma
- **Autonomia** do trabalhador para poder definir seus horários de trabalho e descanso, dentro do limite diário e semanal da jornada, com direito à desconexão e DSR (Descanso Semanal Remunerado).
- **Vínculo de trabalho** definido conforme legislação atual, ou seja, vínculo **indeterminado** para trabalhadores habituais e **autônomo** para trabalhadores eventuais conforme disposto na CLT e regras estabelecidas em negociação
- **Jornada de trabalho** compreendida como todo o tempo à disposição da empresa-plataforma, desde o momento do login até o logout na plataforma, independentemente da realização ou não de serviço, sendo limitada a oito horas diárias e 48 semanais, com direito a hora extra
- **Seguridade social**, com filiação do trabalhador ao Regime Geral de Previdência Social (RGPS) como contribuinte obrigatório e recolhimento da parte patronais conforme tributação pertinente atualmente no setor de atividade ao qual a empresa está vinculada
- **Remuneração mínima** (piso mínimo mensal), bem como regras que garantam valor mínimo por corrida/serviço, paradas extras, taxas para cancelamentos realizados pelos usuários dos serviços e sua atualização anual realizada por meio de negociação coletiva
- **Transparência** nos critérios relacionados à remuneração, meios de pagamento, fila de ordem de serviço etc., garantindo-se que a alteração de qualquer tema relacionado só se dê por negociação coletiva, bem como garantindo que os códigos e os algoritmos sejam regularmente submetidos à auditoria de órgãos especializados do poder público
- **Saúde e segurança:** condições garantidas conforme a atividade efetivamente realizada, seguindo as regulamentações já existentes pertinentes a cada atividade e respectivos acordos e convenções coletivas
- **Exercício e processo de trabalho:** as condições de trabalho devem seguir as definições previstas na CLT e demais regulamentações existentes e regras específicas devem ser definidas em negociação coletiva com as empresas. Além disso, deve-se criar um cadastro único dos trabalhadores que executam atividades nas plataformas (Rede Brasil Atual, 2023).

Contudo, para fim de facilitar o andamento e o consenso das discussões, representantes do grupo selecionaram, dentre todas as pautas prioritárias, duas para dar um maior foco nesse início de atividades, sendo elas a saúde e remuneração (Rede Brasil Atual, 2023).

A fragmentação dos trabalhadores no território e o não reconhecimento como classe podem não ser impedimento para o surgimento de melhorias, contudo o sistema cruel de trabalho instaurado

pelo iFood e, em geral, em todas as plataformas digitais uberizadas, onde o entregador/trabalhador só recebe por entrega realizada, impõem algumas condições que, estas sim, dificultam a organização social dos trabalhadores e são muito bem apontadas por Gonsales (2020): a competição entre entregadores, que muitas vezes se enxergam erroneamente como empreendedores e atrelam seu sucesso ou fracasso ao próprio esforço; parte dos entregadores fazem esse serviço como complemento de renda, e não como fonte principal; poucos locais físicos de encontro dos entregadores; o amadorismo, favorecido pela “facilidade” que está presente em ser um entregador; a dinâmica de vínculo com mais de um empregador, seja ele aplicativo ou patrão físico; os poucos recursos para sobreviver nas margens do sistema, o que denominamos inclusão marginal.

Na questão de remuneração, o sistema plataformizado, ao adotar o salário por peça, por sua própria natureza, leva a jornadas excessivas de trabalho e constante competição entre os trabalhadores, pois essa forma de remuneração transforma em “interesse pessoal do trabalhador prolongar sua jornada de trabalho” (Marx, 1984, p. 624), estendendo e intensificando sua capacidade física e criando um sentimento de culpa e responsabilização pelos próprios rendimentos obtidos no exercício da função.

Pode-se dizer então, sobre os interesses de induzir a competição individual entre os trabalhadores, que

O capital – uma vez que opera sobre a base da míope racionalidade do estreito interesse individual, do bellum omnium contra omnes: a guerra de todos contra todos – é um modo de controle, por princípio, incapaz de prover a racionalidade abrangente de um adequado controle social. E é precisamente a necessidade deste que demonstra cada vez mais sua dramática urgência (Mészáros, 2009, p. 57).

Assim, só nos resta concordar com Gontijo (2023), quando sobre a atual etapa do capitalismo, ao dizer que “uma forma de remuneração que permite extrair o máximo de mais valia absoluta (por meio da extensão da jornada de trabalho) e relativo (por meio do aumento na intensidade do trabalho) e reduzir salários parece ser a forma ideal” (Gontijo, 2023, p. 147).

Em uma discussão mais teórica, podemos afirmar que, como posto em Mészáros (2015), para emancipar o trabalho será necessária a superação do capital, pois o trabalho sim é a base, o pilar, que sustenta toda a estrutura do capital, e não o Estado, por mais que esse e o capital sejam indissociáveis, é o trabalho quem é fundamental e dá suporte ao funcionamento do sistema.

O autor fala sobre a confiança ser um dos pilares do capitalismo e como ela, ou a falta dela, já levou e ainda leva a crises no sistema, e defende que apenas uma mudança sistêmica radical pode proporcionar a esperança historicamente sustentável e solução para o futuro – uma mudança sistêmica para resolver um problema sistêmico que é o capitalismo.

Mészáros (2009) vai ainda deixar claro que a crise estrutural do sistema atingiu proporções generalizadas também no controle social, com exemplos aparecendo em diferentes esferas da sociedade e demonstrando o fracasso do modelo, como podemos evidenciar atualmente no caso do trabalho plataformizado e uberizado.

O cenário que se criou no Brasil por conta da emergência da pandemia de COVID-19 e sua longa duração e efeitos colaterais sociais e econômicos, causadas diretamente por ações do desgoverno Bolsonaro, não são novidade. Seria então, de certa forma, a plataformização do trabalho aprofundando o “privilégio da servidão” (ANTUNES, 2018).

Na mesma linha, podemos pensar que os milhões de desempregados que se somam, dia a dia, a informalidade que deixa de ser extemporânea e exceção e se configura como norma contemporânea, que, por sua vez, dão visibilidade aos desafios de um tempo não adiado, fazem-nos repensar que a gestão do capital sobre o tecido social não está sendo capaz de gerenciar o assalariamento como produto de um projeto de desenvolvimento por ele (Thomaz Junior, 2011).

No Brasil, todo esse cenário de precarização do trabalho levou a um crescimento do número de entregadores, saltando de 33 mil em 2016 para mais de 383 mil em 2022, com a maioria (323 mil) utilizando as motos como veículo, com jovens trabalhando na informalidade e remuneração que permaneceu estável nos últimos seis anos, apontam Mazza e Buono (2023).

Em um mundo do trabalho em que coincidências não existem, sendo tudo uma prática programada do grande capital para explorar cada vez mais a classe trabalhadora e pagar cada vez menos por isso, “a transformação tecnológica e organizacional é endógena e inerente ao capital, e não acidental” (Harvey, 2018, p. 115).

O que está em disputa com a nova indústria 4.0 da Quarta Revolução Industrial é “uma luta de classes para reconfigurar o mundo, de modo que as tecnologias possam ser o centro de um relançamento da acumulação de capital, com uma exploração mais intensa” (Louçã, 2018, p. 95).

Uma vez que o “crescimento e expansão são necessidades internas do sistema capitalista de produção” (Mészáros, 2006, p. 281), as crises que se seguem a estrutura inerente do capital só foram, historicamente, resolvidas com uma ruptura bruta. Com isso, mudanças simples não irão sanar as necessidades e desigualdades imensas frutos do trabalho plataformizado que o iFood faz parte, apenas uma solução que vá a fundo e busque as raízes centrais do problema poderão romper as barreiras e abrir caminho para um mundo do trabalho mais justo.

O TRABALHO PLATAFORMIZADO DA IFOOD

O sonho liberal do “bolo em crescimento” para conseguir distribuir as fatias para todos se mostrou, se mostra e se mostrará irreal. A falha da distribuição é um erro estrutural e planejado, que

demonstra que o estado de bem-estar social já não é uma realidade nem mesmo em alguns países considerados de primeiro mundo, menos ainda no terceiro mundo (Mészáros, 2015).

Para discutir melhor sobre plataformização do trabalho e ver na prática os impactos que ela tem sobre os trabalhadores, precisamos primeiramente falar sobre o que são plataformas. Nick Srnicek define: “são infraestruturas digitais que possibilitam a interação entre dois ou mais grupos” (Srnicek, 2016, p. 43). Grohmann (2020b) contribui dizendo que: “Não são neutras nem livres de valores, vindo com normas inscritas em suas arquiteturas” (Grohmann, 2020b, p. 95).

Tem-se que as plataformas são desenvolvidas e alteradas com um objetivo, tudo isso em tempo real, sempre se adaptando graças ao poder alcançado pelos algoritmos a essa altura da quarta revolução industrial. As TDICs evoluíram a tal ponto que o aplicativo consegue detectar a posição do entregador e, caso este esteja em algum ponto de manifestação contra os interesses da empresa-aplicativo, reivindicando seus direitos, pode ser bloqueado direta ou indiretamente, o que, em um universo de trabalhadores “sem patrão”, é uma demissão.

Assim, Araujo (2023) concorda com a não neutralidade dos aplicativos “por serem estruturas que carregam em suas arquiteturas normas inscritas, não há neutralidade, pois, as plataformas se sustentam por meio de trocas de dados e são organizadas através de algoritmos” (Araujo, 2023, p. 218).

A visão de demissão não é apenas figura de linguagem, já que também é vivenciada e comentada pelos trabalhadores em depoimentos presentes em Poier (2018) e Rosenblat (2018), onde não ter um chefe, ou ter um chefe aplicativo, é plausível de tanta cobrança quanto um tradicional. Esse pensamento não é, contudo, unânime nem dentro dos próprios países, então engana-se quem poderia pensar que a totalidade da classe dos entregadores e trabalhadores de plataformas possuam a mesma visão.

A diferenciação entre plataformas também deve ser feita quando tratamos do trabalho plataformizado pois, enquanto em algumas, como no AirBnb o consumidor escolhe quem será o prestador de serviços, no iFood a escolha é feita pela plataforma, o que revelaria sua natureza de aplicativo de entregas, não mero intermediador, e ao mesmo tempo rompe com a autonomia do entregador, que não pode escolher, de fato, o cliente, apenas recusar o pedido (Camargo, 2022).

É imprescindível lembrar o que Rebechi e Baptistella (2022) colocam sobre o discurso de neutralidade tecnológica das plataformas e como essa estaria mascarando a relação intensificada de trabalho existente, pode ser relacionada com Grohmann (2020b) e a suposta neutralidade dos aplicativos, que seria inexistente, com cada pormenor pensado e planejado.

O trabalho plataformizado dos entregadores do iFood, considerado como trabalho digital (Casilli, 2019) ou trabalho de plataforma (Van Doorn, 2017), é a expressão mais nefasta do

capitalismo da quarta revolução industrial, ou 4.0, expressão geográfica da Degradação Sistêmica Neoliberal do Trabalho na Era Digital (Thomaz Junior, 2022).

As novas tecnologias no século XXI afetam e transformam diretamente diversas categorias de trabalho, com a extinção de umas, o surgimento de outras e a alteração de algumas em específico, como as entregas, que passaram a ser realizadas, no capitalismo de plataforma, de maneira intermediada por aplicativos, exemplo do iFood.

Podemos observar uma forma muito semelhante ao trabalho precarizado dos entregadores dos dias atuais ao dos marinheiros retratados por Cant (2021), que ficavam espalhados pelos portos à espera de serviço e compunham um grande exército de mão de obra que já estava preparado para caso a demanda subisse repentinamente. Ao conseguir trabalho, esses marinheiros eram pagos apenas pelo realizado, não por todo o tempo de espera.

Semelhante a esse modelo, Cant (2021) também comenta sobre o sistema de pagamento bruto para operários da construção civil que aconteceu na Inglaterra nos anos 1960 como maneira de enfraquecer os sindicatos. O que, a princípio, parecia positivo para os trabalhadores, se mostrou prejudicial com o passar do tempo em relação aos direitos. O autor comenta que “o sistema de pagamento bruto precarizou os trabalhadores e minou a capacidade de atuação dos sindicatos. Do ponto de vista dos operários, isso não tinha como ser bom.” (Cant, 2021, p. 114).

A uberização, ou a plataformização do trabalho, entra nesse contexto para não apenas transformar o trabalho, mas também seu controle (Abílio, 2020a), até onde vai o patrão e a subordinação quando estas não são mais físicas, e sim algorítmicas?

Resgatando termos já utilizados por aplicativos (e pelos próprios trabalhadores), buscando esclarecer a ideia de que eles seriam empresários, empreendedores, autônomos ou parceiros, Filgueiras e Antunes (2020) indicam pontos que evidenciam como os aplicativos, em especial, o iFood, possui um vínculo empregatício como o de um patrão. É ele, o iFood, quem: determina quem pode trabalhar; delimita o que será feito; define que trabalhador realizará cada serviço e não permite a captação de clientes; delimita como as atividades serão efetuadas; determina o prazo para a execução do serviço; estabelece, de modo unilateral, os valores a serem recebidos. Como poderia, então, o entregador ser seu próprio patrão, um empresário de si mesmo, ou até mesmo um parceiro, se todas as decisões partem de apenas um lado da balança, sobrando para o entregador a simples escolha de “trabalho ou não”?

Essa realidade, em que o trabalhador não tem poder, nos remete a ficção, que imita a vida, quando em “Você não estava aqui”³, filme que retrata a decadência de uma família por conta das

³ Você não estava aqui. Direção: Ken Loach. Produção: Philippe Logic, Pascal Caucheteux e Vicent Maraval. Ken Loach. Intérpretes: Kris Hitchen, Debbie Honeywood, Rhis Stone *et al.* Roteiro: Paul Laverty (101 min.) Reino Unido, Bélgica, França: Why Not Productions; Vitrine Filmes, 2019.

condições sociais e financeiras impostas por um emprego plataformizado, ao aceitar o trabalho é dito para o personagem que “você não trabalha para nós, você trabalha conosco. Você será seu próprio patrão”.

Para atrair força de trabalho, uma das estratégias que as empresas-aplicativos, o iFood incluso, utilizou muito no passado e hoje já está diretamente ligada ao imaginário de quem pensa em trabalhar no ramo é de que seria um ambiente de trabalho mais atrativo, podendo acolher diferentes estilos de vida, sem uma rigidez imposta por empregos “tradicionais”, além da clássica afirmação de que o trabalho com aplicativo é uma renda extra.

Tecnicamente falando, um dos motivos do grande sucesso dos aplicativos se deve ao amplo uso de algoritmos nas entrelinhas de sua programação. Os algoritmos, presentes em todas as formas de tecnologia moderna e no cotidiano da sociedade, possuem três papéis base que se encaixam perfeitamente no caso da iFood: gerenciamento, controle e coleta de dados. Com a coleta constante de dados *online*, não só os aplicativos, mas todo o ecossistema digital está interligado, e isso não é novidade nenhuma.

Exemplo claro do funcionamento dos algoritmos são as publicidades direcionadas, os anúncios em lugares e *sites* específicos que aparecem para o usuário após ele ter dito ou visto algo que lhe interessou. A coleta cada vez mais constante e ampla de dados dá um imenso poder para os aplicativos e plataformas digitais e nenhum usuário está livre, uma vez que para utilizar qualquer dispositivo, hardware, software ou aplicativo, é necessário concordar com os termos de uso. Com tamanho poder em mãos os aplicativos são capazes de gerenciar, no nosso caso, o entregador, fazendo todos os cálculos e mostrando para ele apenas o que a empresa quer que ele veja, e o controlando.

As relações mediadas pelos aplicativos, e não apenas econômicas, foram um grande sucesso e se tornaram intrínsecas a nossa sociedade por alguns motivos onde, o principal talvez seja a praticidade. Consumidores e vendedores se viram em um mundo onde pedir e vender comida nunca foi tão simples e rápido, ao alcance da palma da mão, necessitando apenas de um celular com acesso ao aplicativo. Esse enorme ganho e melhoria de um lado, porém, vem às custas da precarização do outro.

As plataformas não são pequenas empresas, ao contrário, protagonizam altos investimentos. Para efeito de comparação, uma das maiores startups do mundo é a Meituan, empresa chinesa que atua de maneira muito similar ao iFood. O valor de mercado de ambas são, respectivamente, de US\$53 bilhões e US\$5,4 bilhões, ou seja, praticamente dez vezes mais valor para a chinesa (Gapper, 2018; Santana, 2022).

Apenas para se ter uma noção de como o mundo realmente mudou e se adaptou rapidamente a nova forma de economia plataformizada, “em termos globais, estima-se que os aplicativos de

transporte e entrega de comida atingirão um faturamento superior a US\$ 130 bilhões em 2023” (Gallucci, 2023, p. 25). De fato, não é algo a ser ignorado.

Enquanto o iFood pagava, em abril de 2022, o mínimo de R\$1,50 por KM rodados e R\$6,00 pela rota mínima por entregas, a empresa por trás do iFood, a Movile, recebeu, apenas em uma rodada de investimentos em agosto de 2021, o valor de R\$1 bilhão para investir em crescimento, segundo reportagem de André Jankavski (2021) para o site UOL.

O iFood, criado em 1997, começou como uma central de atendimento telefônica que recebia e organizava pedidos de entregas de restaurantes. Porém, foi apenas em 2011 que a migração para as plataformas digitais ocorreu, tornando-se um aplicativo e ganhando o nome atual, até então a empresa se chamava Disk Cook.

Criado pelos empreendedores Patrick Sigrist, Eduardo Baer, Guilherme Bonifácio e Felipe Fioravante, o iFood começou a tomar projeção nacional desde seu início, mas foi a partir da metade da década de 2010 que a explosão aconteceu (Martins *et al*, 2021).

Para se ter uma pequena noção, o número de pedidos saltou de 1,5 milhão em 2015 para 4 milhões em 2017 (Martins *et al*, 2021). Esses números não são nada se comparados aos mais recentes. Apenas no dia 3 de dezembro de 2022, o iFood registrou recorde de pedidos em um dia, recebendo 2,8 milhões (iFood, 2022). Atualmente o aplicativo funciona em quatro países da América Latina, em mais de 900 cidades pelo Brasil, Argentina, Colômbia e México (Desgranges, 2021).

Os investimentos, contudo, ainda não chegaram aos entregadores pois estes continuam trabalhando por extensivas jornadas para tirar seu sustento e acabam por normalizar o grande acúmulo de horas mensais trabalhadas. Maicon, ao ser perguntado se o único dia de folga lhe é suficiente semanalmente, comenta que

Sendo honesto [...], eu tô super acostumado, é minha rotina [...]. Nunca me preocupei em ocupar meu tempo fora do trabalho. [...] um dia de folga pra mim é o suficiente e... eu diria outra coisa cara, eu vi meu pai trabalhando todo dia sem folgar [...] por tanto tempo da vida dele [...] se meu pai fez isso por que eu não faria? Ia ser massa folgar dois dias, [...], mas é muita grana em um dia de trampo, quatro no mês já é muita grana mesmo. [...] no limite, quando eu preciso folgar mais vezes seguidas, eu me ajusto durante a semana, eu trabalho um pouco mais nos outros dias.⁴

Assim, através da fala de Maicon, fica evidente para nós que

Nos arranjos sem reconhecimento do vínculo de emprego, as longas jornadas, que remetem aos primórdios da Revolução Industrial, bem como a negação completa de direitos do trabalho, acentuam os riscos à própria vida dos/as trabalhadores/as, pois as plataformas e aplicativos não se consideram responsáveis pela saúde e segurança do trabalho.” (Filgueiras, Antunes, 2020, p. 27).

⁴ Informação oral obtida através de entrevista em 09/03/2022, na cidade de Presidente Prudente.

Para entendermos o fenômeno da uberização, foi necessário contextualizar e analisar de maneira histórica os acontecimentos, assim como nos lembra Abílio (2019), uma vez que ela está inclusa em um contexto amplo de décadas de flexibilização e precarização do trabalho devido a políticas neoliberais.

Tanto devemos olhar para o cenário atual do modelo capitalista, o ditado pelos algoritmos, como uma construção histórica, que o salário por peça, indicados por Marx (2017) como a mais adequada para o capitalismo e responsável por intensificar o trabalho, é muito semelhante aos ganhos por entrega do entregador do iFood.

Vemos em Martins, *et al.* (2023) mais um conjunto de autores que concordam, assim como nós, que o modelo vivenciado pelos trabalhadores de plataformas digitais pode ser encarado como um modelo de salário por peça, o que amplia ainda mais sua exploração.

Assim, podemos recorrer a Marx (1984) para aprofundar um pouco mais na questão do salário por peça, pois

[...] a maior margem de ação proporcionada pelo salário por peça influi no sentido de desenvolver, de um lado, a individualidade dos trabalhadores e com ela o sentimento de liberdade, a independência e o autocontrole, e, do outro, a concorrência e a emulação entre eles. Por isso o salário por peça tende a baixar o nível médio dos salários, elevando salários individuais [...] (Marx, 1984, p. 641-642).

Esse modelo permanece, pois é através dele, mas não exclusivamente, que o trabalhador assume a responsabilidade de gerenciar a seu próprio trabalho, sua própria produtividade (Cant, 2021). Nas entregas, essa prática pode ser mais arriscada, pois “O pagamento por produção incentiva o entregador a se arriscar a cada turno. Quem toma mais cuidado ganha menos dinheiro. Com o tempo, ocorre uma dessensibilização a um perigo que, em outro contexto, me faria meter a mão no freio e parar de costurar o trânsito” (Cant, 2021, p. 89).

Cant (2021) que, em sua pesquisa empírica, começou as entregas de comida na Inglaterra com a Deliveroo, empresa semelhante ao iFood, através de uma categoria que muito se assemelha a OL, logo percebeu que a flexibilidade do trabalho tinha limites, tendo que cumprir o que seu “gerente” humano determinava, e logo depois, o que o gerente algoritmo mandava.

Lidar com o trabalho humano é um desafio constante para o capitalismo, pois as máquinas estão completamente a seu serviço, podem falhar, apresentar defeitos, mas não tendem a resistir.

Os trabalhadores tendem a encontrar maneiras de pegar mais leve. Ao contrário de máquinas e matérias-primas, os trabalhadores tem a capacidade de resistir. Essa resistência pode assumir uma forma organizada em maior ou menor medida. Pode significar se esconder em um armário por 15 minutos para mexer no celular, ou pode significar greve. (Cant, 2021, p. 77).

A situação dos trabalhadores de entrega, muitas vezes, é tão precarizada que nem mesmo a sociedade acaba por respeitar os entregadores. “As pessoas pensam que podem tratar um entregador como quiserem só porque ele está com uma caixa térmica nas costas” (Cant, 2021, p. 66).

O estresse do dia a dia na cidade leva a perigos que vão desde ao trânsito, com um entregador podendo cometer alguns atos imprudentes no percurso, ou as discussões e brigas devido a “cabeça quente” por conta da rotina, que são capazes de desencadear situações de risco (Cant, 2021).

As características de autoexploração e autogerenciamento, ainda que esse possa ser considerado como gerenciamento algorítmico, mas impostas e normalizadas através do funcionamento das empresas-plataformas, como o iFood, não é, segundo Byung-Chul Han, analisando a teoria de Ehrenberg⁵, um desenrolar do neoliberalismo o homem ser transformado em seu próprio escravo, mas isso porque o autor analisaria pura e simplesmente o lado psicológico dessa conversão, e não os traços econômicos e políticos (Han, 2015).

Podemos, no entanto, afirmar que este é fruto sim da política neoliberal em alinhamento com as novas formas de controle do trabalhador geradas pela quarta revolução industrial, sendo possível notar a falta de perspectiva concreta de futuro dos trabalhadores entrevistados e do risco a que se submetem, não fazendo sentido estarem dispostos a passar por tais situações se não fossem obrigados, mesmo que inconscientemente.

A automatização, gestão e supervisão (leia controle) do trabalho por meio dos algoritmos é o que de mais exclusivo o modelo de trabalho com aplicativos possui em todo o mundo, adotado, sem diferenças gritantes, pela iFood.

O caso dos algoritmos nos aplicativos e o controle que eles possuem sobre os entregadores começou a ser sentido com mais afinco após as primeiras grandes paralizações nacionais dos entregadores, movimentos que ficaram conhecidos como Breque dos Apps, em 2020.

O controle que antes já era percebido, mas não se tinha certeza da relação, foi experienciado novamente durante e após os atos, com entregadores tendo seu acesso limitado e número de pedidos cortado no uso do aplicativo. Com isso, o alcance de futuras paralizações e movimentações dos entregadores em luta por direitos e melhores condições de trabalho foi fortemente abalado.

O que ficou subentendido pelos participantes das manifestações atingidos foi que o bloqueio recebido dos aplicativos ocorreu por estarem nos locais de manifestação, detectado por GPS via algoritmo, o padrão digital. Então, seja de maneira direta com o trabalhador impedido de acessar o aplicativo, seja o chamado “bloqueio branco”, onde não aparece nenhuma mensagem para o entregador abordando o assunto, mas o número de pedidos cai drasticamente ou simplesmente para.

⁵ EHRENBURG, Alain. *The weariness of the Self: Diagnosing the History of Depression in the Contemporary Age*. Quebec: McGill-Queen's University Press, 2010.

Os trabalhadores puderam experienciar pela primeira vez de maneira mais concreta a subordinação a que estão sujeitos.

O entregador do iFood está, então, sendo controlado e constantemente monitorado pela plataforma.

O monitoramento realizado pela empresa que oferece o serviço pode ser classificado como uma espécie de subordinação algorítmica, posto que a plataforma faz uso de poderosos algoritmos para aferir comportamentos e estabelecer métricas voltadas ao aprimoramento de serviço prestado de forma geral (Gallucci, 2023, p. 21).

O gerenciamento algorítmico da plataforma, quando nos casos de desligamentos ou bloqueios, chega ao ponto de enviar mensagens que pouco apresentam os motivos ou a infração cometida pelos entregadores (Rebecchi; Baptistella, 2022). Com isso, a alternativa buscada pelos trabalhadores é recorrer a ajuda de terceiros.

Novamente, essas ações, gerenciadas pelos algoritmos, não são novidades inseridas por conta das manifestações. Semelhantes punições eram aplicadas a entregadores que recusavam pedidos, não cumpriam prazos de entrega por qualquer motivo que fosse, não ficassem online disponíveis por um determinado período ou nos horários de maior movimento. Tais ações por parte dos aplicativos, por meio de algoritmos, funcionam como uma demissão para um entregador que sua única fonte de renda seja o próprio aplicativo.

É através da subordinação algorítmica que o capitalismo, em sua fase mais perversa e atual da plataformização, atinge e explora territórios nunca antes explorados, gerenciando seus empregados sem que eles percebam e, a todo momento, cerceando, novamente, sua liberdade individual e coletiva como classe (Srnicek, 2016).

Um dos principais motivos que torna o controle algorítmico extremamente presente é a simples evolução da espécie humana, onde o aparelho celular atinge posição “quase orgânica” na vida das pessoas, deixando-nos reféns e à mercê da economia de plataforma, pois praticamente tudo que fazemos hoje passa por essa tecnologia, desde um simples procedimento de comunicação, até as relações trabalhistas, que estão subordinadas às rupturas impostas por esse cenário (Gallucci, 2023).

Esse processo, torna o trabalhador seu próprio algoz, não é por acaso, sendo um fruto claro dos desdobramentos da Quarta Revolução Industrial (Schwab, 2017) e dos avanços do gerenciamento algorítmico, expandindo os territórios de controle do trabalho cada vez mais fundo na vida do trabalhador. O entregador do iFood é obrigado, devido ao sistema em que está inserido, a se submeter cada vez mais a formas de autoexploração e autocontrole.

A autoexploração do entregador do iFood é planejada meticulosamente, passo a passo, através de linhas de códigos e termos de uso que tentam impedir a resistência e a luta dos trabalhadores. A

plataformização do trabalho, as empresas-aplicativo, o iFood em questão, é um trunfo para a classe dominante, isto é, os poucos que controlam muitos.

Com isso, Cant (2021) vai nos dizer que

O principal resultado desse ataque deliberado ao status de trabalhadores dos entregadores é uma sensação constante de vulnerabilidade. Não que o emprego com contrato formal de trabalho seja um nirvana – os trabalhadores continuam a ser explorados, seja qual for sua caracterização legal, e isso não vai mudar a não ser que a estrutura de classes da sociedade como um todo seja transformada. Mas, para alguns, o emprego formal transmite a sensação de oferecer, sim, alguma proteção (Cant, 2021, p. 105)

Os processos comentados são herança diretas do Toyotismo que, como já dito anteriormente, foi responsável por expandir e difundir as dinâmicas de controle do processo de trabalho, via as TICs, microeletrônica em geral, internet etc., materializadas no século XXI com a Quarta Revolução Industrial e a Indústria 4.0., à base de intensa amplitude, velocidade, profundidade e impactos sistêmicos na vulneração e perda de direitos dos trabalhadores (Thomaz Junior, 2023).

Não é um simples autogerenciamento do trabalho. O modelo do capitalismo de plataforma eleva a vigilância do trabalhador a graus nunca antes vistos, tornando o entregador do iFood refém de si mesmo em metas criadas por um algoritmo que não se importa com as dificuldades e custos da realização da jornada, apenas com sua conclusão.

Talvez um dos pontos que mais ficam “claros” é o quão obscuras são as regras de funcionamento dos aplicativos podem ser. Isso, novamente, não é por acaso, e sim planejado para que seja assim, servindo de defesa para a empresa e, ao mesmo tempo, como forma de ataque, punindo muitas vezes quem nem sabe que está descumprindo algo.

Seja subordinação algorítmica ou, para utilizar do termo que Gallucci (2023) adota, subordinação cibernética, diversos autores já concluíram que esta está presente no trabalho nas empresas-aplicativo. Os entregadores do iFood, mas também os demais trabalhadores das mais diversas plataformas da economia de bico, deveriam receber todos os direitos e benefícios de uma relação de emprego normal.

O trabalho plataformizado dos entregadores do iFood é “sem jornadas pré-determinadas, sem espaço laboral definido, sem remuneração fixa, sem direitos, nem mesmo o de organização sindical” (Antunes, 2018, p. 42), o que demonstra, mais uma vez, a precarização do modelo neoliberal do capitalismo de plataforma.

A análise contínua da situação de trabalho dos entregadores do iFood nos mostra que existe uma “insuficiência de meios de comunicação com a empresa – quase nunca existe um número de telefone ou um escritório –, faz com que os trabalhadores fiquem à mercê das decisões unilaterais” (Almeida; Cardoso, 2020, p. 1).

Existiria, então, uma relação triangular, como nos apontam Stewart e Stanford (2017), nesse novo modelo de organização do trabalho por plataforma? A resposta para essa pergunta vai variar de qual é a plataforma e seu fim. No nosso caso não existe uma relação triangular, e sim uma quadrangular, pois além de trabalhador (entregador), plataforma (iFood) e cliente, está também o restaurante, que é um peso importante nessa relação. O valor de cada pedido é dividido por três, mas não igualmente.

No caso do trabalho plataforimizado, a relação existente abrangeria a oferta e demanda, o prestador de serviço e uma plataforma responsável por ditar o funcionamento. Essa prática, já disseminada para diversos ramos da economia e do cotidiano das pessoas, encaixa-se perfeitamente no trabalho plataformizado do iFood (Gallucci, 2023) – isso ocorre pois o autor une oferta e demanda como um único agente da relação, o que, como será visto adiante, não concordamos.

Cant (2021) apresenta as diversas perspectivas que uma plataforma de delivery pode ter, desde um aplicativo que oferece cardápios e cobra uma taxa para entregar a comida, para o consumidor; um serviço de entregas terceirizado que cobra taxas para transportar os pedidos aos clientes, para os restaurantes; uma empresa para investir capital em busca de um retorno futuro, para investidores; um aplicativo que paga para a realização de entregas, para os entregadores.

O modelo de plataforma do iFood é quadrangular, diferente do Uber que é triangular, existindo um outro elemento além de plataforma, trabalhador e cliente: os restaurantes. Deles “o iFood cobra uma comissão calculada sobre o valor dos pedidos recebidos por meio da plataforma – 12% sobre o valor de todos os pedidos no *marketplace* e 23% no *full service*, além de uma taxa adicional de 3,5% para pedidos pagos através da plataforma.” (Desgranges, 2021, p. 5)

Com a existência do quarto elemento no negócio, a fatia da divisão de lucros que sobra para os entregadores, um dos objetos de nossa pesquisa, é ainda menor, mas que, contudo, é impossível saber quanto, pois, como retratado no relatório anterior, eles recebem o aviso diretamente do valor que vão embolsar, sem que eles saibam o total do pedido. E ainda, para continuar tratando sobre esses trabalhadores, vale ressaltar que, para poder realizar as entregas, é necessário que se possua um celular com sistema operacional Android, uma vez que o aplicativo “iFood para Entregadores” só está disponível na loja digital desses modelos.

Essa “relação triangular”, como descrevem Stewart e Stanford (2017), e que no nosso caso é quadrangular, estabelecida entre trabalhador, consumidor final, plataforma e restaurante, possui claramente um lado que auferir ganhos extraordinários.

Quando questionado sobre se havia conhecimento de quantos por cento de cada entrega ficaria com o iFood, André nos diz que “para te falar a verdade a gente não sabe e nem tem como saber.

Quando aparece a entrega pra nós ela já vem com o valor que fica pra gente. Hoje mesmo eu fiz uma entrega que apareceu lá R\$8,50 e foi o que eu ganhei, R\$8,50”⁶

O entregador precisa ainda, além da conexão de *internet* no celular constante e da localização com precisão ligada nas configurações do aparelho, estar com a bateria com mais de 20%, o que acarreta em outro custo que é o de recarga do celular, seja com paradas em tomadas, ou com a aquisição de carregadores portáteis, os chamados *power banks* (Desgranges, 2021).

Se voltarmos a falar do aspecto financeiro do trabalho dos entregadores, uma das maiores metrópoles do mundo e, talvez a cidade global com mais influência no Ocidente, Nova York, aprovou um aumento no salário mínimo dos entregadores de aplicativos para que os ganhos desses trabalhadores sejam compatíveis ao salário mínimo no estado (Uol, 2023).

Com a decisão, que começa a valer em julho, dois anos após ser aprovada, os entregadores da cidade receberão U\$17,96 por hora trabalhada, o equivalente a quase R\$90. Tal decisão, que aumenta em pelo menos U\$6 por hora nos ganhos, é mais um exemplo de movimentações que estão sendo vistas pelo mundo em prol da melhoria e regulação do trabalho em plataformas digitais.

Se continuarmos nos Estados Unidos, seguindo os passos de Nova York, Chicago, outra grande cidade do Nordeste americano, está em vias de propor aumento de remuneração mínima para os entregadores e uma maior regulação do trabalho para plataformas digitais (Barros, 2023a).

Além da elevação da taxa mínima, outro fator que Brandon Johnson, prefeito de Chicago, quer colocar em prática é uma maior transparência dos aplicativos sobre o quanto é descontado dos trabalhadores em cada corrida, o que é um tema muito cobrado também no Brasil (Barros, 2023) e foi visto por nós em Presidente Prudente, quando constatamos que o desconhecimento dos entregadores sobre a porcentagem descontada pelo iFood por entregas. O mesmo é também observado em outros trabalhos de pesquisa, Brasil afora, como em Torres, *et al.* (2023), onde quase 90% dos entregadores questionados no levantamento reclamam justamente da falta de transparência no compartilhamento de informações.

No mesmo trabalho, os autores ainda evidenciam que a maioria dos entregadores veem seu trabalho como vigiado por meio do próprio sistema algorítmico das plataformas, com uma constância de avaliações que muitas vezes eles não são informados, mas que, mesmo assim, não são suficientes para que eles se considerem empregados. (Torres, *et al.*, 2023). Esse mesmo sentimento foi constatado junto aos entregadores entrevistados, onde por menor liberdade reconhecida por eles para trabalhar frente ao controle digital do iFood, não enxergam o aplicativo, o algoritmo ou a empresa por trás como um patrão.

⁶ Informação oral obtida através de entrevista em 19/07/2022, na cidade de Presidente Prudente.

Ainda assim, existem exceções, como visto na fala de um entregador com quem tivemos contato ao questioná-lo sobre se ele se via como seu próprio patrão. Segundo ele “têm um algoritmo chefiando sua chefia, só falta receber em criptomoeda. Motoboy do iFood é despedido e contratado por um robô”⁷.

Falando apenas da relação estabelecida entre tecnologia e trabalho, a oferta e demanda seria personificada pelo número de restaurantes e sua demanda de pedidos. O entregador cadastrado no aplicativo para fazer as entregas, quer seja ele de categoria OL (Operador Logístico) ou nuvem, está refém da plataforma, o próprio iFood, que determina todas as métricas existentes, com a exceção do preço da comida ordenada, isto é, o percentual de ganhos dos restaurantes e entregadores. O percurso, o tempo estipulado de entrega do pedido, dentre outras pequenas determinações fica a cargo dos algoritmos.

É importante também distinguirmos os tipos de entregadores do iFood pois, mais adiante, quando tratarmos das questões trabalhistas, veremos uma diferença. Ao fazer o cadastro, o entregador pode escolher entre as modalidades “fixo”, onde está atrelado a um restaurante específico, o entregador “independente/autônomo”, chamado de nuvem, e o operador logístico, conhecidos como OL.

Na categoria OL, que na realidade o OL em si não é o trabalhador, mas sim a empresa de gestão por trás, o entregador cumpre o que for determinado pela empresa, recebendo o “suporte” e materiais de serviço, com exceção do veículo utilizado (Desgranges, 2021). Essa categoria não é tão comum em Presidente Prudente, sendo os nuvem e os fixo maioria.

Abílio (2020) ajuda a definir a categoria como

Operador logístico, categoria mais conhecida como OL, criada pela empresa iFood. Nessa categoria, o entregador tem turnos fixos de trabalho e região preestabelecida, apesar de não contar com nenhuma garantia sobre sua remuneração. Além de ter seu trabalho controlado pela empresa-aplicativo, há também um gerente que supervisiona as jornadas e a produtividade dos trabalhadores (Abílio, 2020b, p. 588).

Vinicius (2021) mostra que existem sistemas semelhantes aos OL em outros países, a China como exemplo. Contudo, no país asiático, os trabalhadores recebem um valor mínimo fixo pelo trabalho, diferente do Brasil.

Em pesquisa realizada em 2021, Vitorino (2022) estudou e fez um perfil dos trabalhadores do iFood no estado de Santa Catarina, sendo possível averiguar que a maioria dos entregadores possuíam menos de 30 anos, com mais de 50% dos entrevistados tendo trabalhado há mais de um ano com o

⁷ Informação oral obtida através de entrevista em 18/08/2023, na cidade de Presidente Prudente.

aplicativo, com 84,7% se dedicando mais de cinco dias por semana e mais de oito horas diárias em 67,1% dos casos.

Os dados mostram que o número de entregadores cada vez aumenta mais. Cerca de 1,5 milhão de pessoas trabalham, no Brasil, fazendo entrega de comida e mercadorias, preenchendo a paisagem urbana das cidades diariamente segundo dados da própria Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativo (ANEA) (Aliança, 2023). Em pesquisa feita pelo Cebrap e disponível no site do iFood⁸ o número de trabalhadores no setor de entregas é de mais de 385 mil, o que mostra o quão inconsistentes são os dados.

Para o iFood, o número de entregadores que prestam serviço direta ou indiretamente com a plataforma é de 410 mil, enquanto o número de funcionários, considerados empregados de fato, são 4 mil (Camargo, 2022). O autor também nos aponta que o iFood, para que não falte pedidos para nenhum entregador, só libera novos cadastros em uma região se ela “suportar” o número atual de trabalhadores (Camargo, 2022).

A situação do trabalho com o iFood não é muito diferente mesmo com distintas opções de “vínculo”, seja como nuvem ou como OL, as longas e extenuantes jornadas diárias, semanais e mensais de trabalho, sem pausas suficientes e folgas esporádicas são comuns (Gontijo, 2023).

Em uma função que é, seja em escala nacional ou local, esmagadoramente masculina, existem algumas hipóteses que indicam o porquê da baixa participação feminina na categoria. Para tanto, Santos (2023) aponta os riscos, de assédio, assaltos e acidente de trânsito, a baixa qualificação profissional e as longas jornadas, somadas a, muitas vezes, serem as principais ou únicas responsáveis pelos afazeres domésticos em suas casas, deixando claro para nós uma assimetria existente da divisão sexual do trabalho.

Rodrigues (2023) vai ainda acrescentar que, além desses fatores, a pouca participação de mulheres nas entregas não tem a ver com as plataformas em si, que as oportunidades oferecidas seriam iguais e sem comprovação de discriminação por gênero. O que a autora coloca em pauta, na verdade, é que o assédio é muitas vezes sofrido por parte de restaurantes e de outros entregadores que, por estarem em maioria, a ausência de respeito durante o exercício da função pode levar as poucas representantes femininas a abandonar a função.

Além das dificuldades de união dos entregadores para buscar direitos, o modelo de trabalho plataformizado da Indústria 4.0 também dificulta muito as pesquisas sobre o tema. É complicado encontrar um entregador na rua que tenha tempo para iniciar uma conversa, pois, se está na rua, geralmente em horário de trabalho ou à espera de uma chamada. As longas jornadas semanais e diárias fazem com que, no tempo livre, eles também prefiram não pensar tanto no serviço e se afastam ou

⁸ Disponível em: <https://www.news.ifood.com.br/pesquisa-traca-o-perfil-dos-entregadores-de-aplicativo/>

não retornam os contatos com pesquisadores. Esses obstáculos são muito bem observados ao perceber que diversas publicações sobre o tema e que contam com entrevistas possuem um número bem reduzido de participantes, o que durante o período de pandemia foi ainda mais difícil com os contatos sendo majoritariamente por vias digitais.

Tal dificuldade, presenciada por Woodcock (2013), (2014), (2016), (2017), (2018), Hagan, Lowe e Quingla (2011), dentre outros, também foi experienciada na elaboração deste trabalho. Essas barreiras foram vencidas apenas em publicações com amostragens nacionais e com diversos pesquisadores, como no caso do publicado pela Universidade Federal da Bahia (Siqueira, *et al.*, 2020).

Há de se comentar, contudo, que esses percalços enfrentados não são exclusivos do nosso caso em Presidente Prudente, mas sim de todos aqueles pesquisadores que buscam entender o trabalho dos entregadores de aplicativo, dado que os desafios são fruto de uma (não)organização do trabalho, limitando as oportunidades de acessar os trabalhadores, uma vez que não há, por exemplo, um local fixo em que podemos encontra-los, não há um horário fixo de início ou final de turno em que seja possível conversar. Mesmo nos locais em que conseguimos os contatos é constante o vaivém de entregadores, impossibilitando a instauração de vínculos de confiança com o pesquisado, fator essencial para nós.

Tendo em mente e experienciando tais desafios tivemos que alterar a estratégia, não mais nos restringindo as entrevistas semiestruturadas, mas criando também questionários que respondiam as questões chave e de maior interesse na pesquisa, e que poderiam ser aplicados em pouco tempo, o que era disponível entre uma entrega e outra, na espera de um pedido dos entregadores. Aplicamos também, nas não muito numerosas, mas de extremo valor, entrevistas semiestruturadas, o método bola de neve para conseguir mais contatos e conseguir atingir a confiança inicial, quebrar o primeiro gelo de contato.

Esse método, que Jacqueline Hagan, Nichola Lowe e Christian Quingla denominaram como uma “estratégia comumente utilizada para localizar uma população sensível ou difícil de encontrar” (Hagan, Lowe, Quingla, 2011), nos ajudou a também conseguir marcar as conversas, difíceis de serem agendadas devido à grande carga horária semanal de serviço, que foi importantíssimo para podermos desenvolver o perfil dos entregadores da iFood em Presidente Prudente e conhecer mais a fundo a realidade deles, que serão abordadas adiante no trabalho.

Sobre a iFood em Presidente Prudente

A iFood começa a atuar em Presidente Prudente anos antes da pandemia de COVID-19, entre 2017 e 2018. Se estabelece e começa a dominar o ramo de entregas na cidade, assim como no Brasil,

quase um monopólio na área de delivery de alimentação, principalmente durante o período pandêmico.

Esse fato não foi, de certa forma, surpreendente para nós, visto que nem mesmo a Uber Eats conseguiu reagir à concorrência com o iFood no Brasil e encerrou suas atividades de entregas de alimentos em 7 de março de 2022, enquanto a iFood expande cada vez mais os nichos de entrega, deixando hoje de ser apenas alimentos, passando para mercado, farmácia, *pet shop* e *shopping*.

Uma das particularidades observadas no caso da iFood em Presidente Prudente, e que diverge das demais pesquisas já citadas até aqui, e de grande parte das já publicadas no país, é a não presença dos “*bikeboys*”, os entregadores que trabalham com a bicicleta, ao invés da motocicleta. Portanto, quando Abílio (2020a) trata sobre a porta de entrada da carreira de entregador uberizado ser a atividade de *bikeboy*, essa não se encaixa em Presidente Prudente.

Nos resultados que obtivemos, tanto nos questionários, quanto nas entrevistas semiestruturadas, do universo de 31 entregadores, nenhum utiliza bicicleta. Esse fato é marcante e perceptível ao deslocar-se pela cidade, diferentemente das motos, que vemos entregadores durante todo o dia, não são vistos *bikeboys*.

A baixa ou talvez inexistente presença dos *bikeboys* na cidade pode ser associada a topografia acidentada, em Presidente Prudente, que dificulta a locomoção com a bicicleta, não sendo uma alternativa viável para os entregadores realizarem o serviço dessa forma, principalmente em aspectos econômicos, além do clima quente da cidade, como já dito neste trabalho.

O desemprego aumentou muito durante os piores meses de isolamento da pandemia, o que pode ser mensurado em cerca de dois anos (2020 e 2021). O aumento da demanda gerada pelo desemprego durante esse período foi tamanho que, em cidades do interior, como no caso de Presidente Prudente, a alternativa encontrada por muitos, assim como Brasil à fora, para conseguir sustento, ainda que de forma precarizada, foi se vincular ao iFood e fazer entrega.

Em conversa com um entregador da cidade, Lucas, de 20 anos, nos foi dito que: “Eu tento fazer a conta de entregador no iFood, mas o aplicativo não deixa, fala que já tem muita gente, que tá lotado de entregador já. Por isso eu acabo fazendo algumas entregas que aparecem soltas, como um *freelancer*.”⁹

Para tentar equilibrar o aumento da disponibilidade de entregadores e da demanda de pedidos, afim de buscar uma igualdade entre todos os trabalhadores, o aplicativo impede novos cadastros em áreas que já possuam um “limite”. Com dados mais atualizados, mas ainda assim imprecisos, o iFood, segundo informação disponível em seu *site*¹⁰, possui mais de 200 mil entregadores ativos na

⁹ Informação oral obtida através de entrevista em 04/04/2022, na cidade de Presidente Prudente.

¹⁰ Informação disponível em: <https://www.news.ifood.com.br/linha-do-tempo-historia-ifood/>

plataforma e que, dado a situação da não possibilidade de novos cadastros, fica evidente como esse número poderia ser ainda maior (se já não é).

Um dos locais que conseguimos nos aproximar de diversos entregadores, e acompanhar de perto a espera de pedidos, foi na parte externa de um shopping em uma das regiões mais movimentadas da cidade. No local, pudemos obter várias informações que vão além do cotidiano de entregas e da individualidade dos entregadores, mas sobre o coletivo e de como a categoria se enxerga e é vista pela sociedade.

A exemplo disso, para situar a discussão, os entregadores se reúnem fora do shopping, na própria calçada, em frente ao estacionamento. Para eles, não compensa entrar no estacionamento, uma vez que não pretendem permanecer muito tempo no local. A maioria dos entregadores já chega com o pedido e apenas para a moto e vai retirá-lo, enquanto outros, em especial aos finais de semana, usam a parada para esperar por algum pedido.

Além de observarmos esse espaço onde se reúnem os entregadores, de uma maneira planejada ou não, acabam discutindo sobre o trabalho e socializando informações do cotidiano. Pudemos perceber uma peculiaridade: na hora de retirar os pedidos, o entregador não entra no Shopping pela porta comum, e sim por uma das docas de carga, um acesso que dá diretamente na praça de alimentação. Por um lado, para o entregador, é um atalho, uma economia de um tempo que pode ser precioso para ele, o que decidirá se conseguirá um novo pedido ou não, mas por outro lado, mostra a segregação deliberada, retirando o entregador com sua bag do fluxo de clientes e transeuntes do shopping, com a permanência do trabalhador sendo a mínima possível dentro do estabelecimento. As Imagens 1, 2 e 3 mostram os locais citados.

Imagem 1 – Entregadores aguardando pedido na calçada

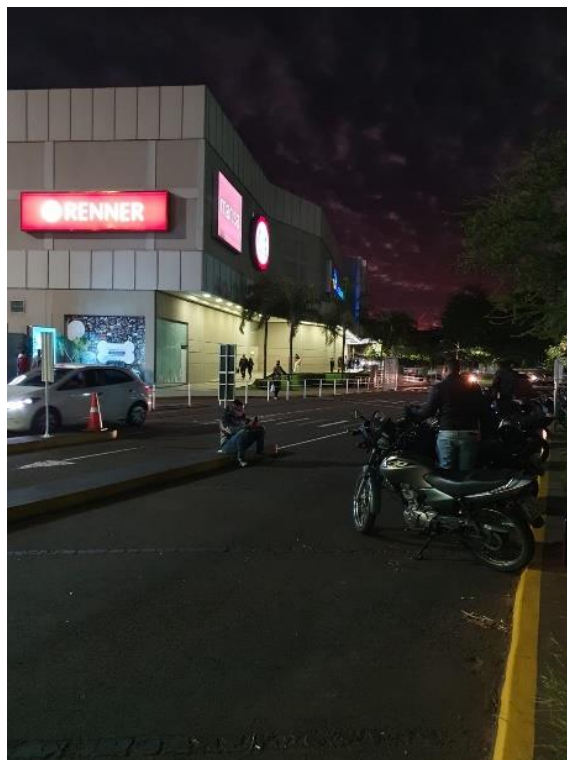


Foto: acervo da pesquisa

Imagem 2 – Entregador aguarda pedido com a bag nas costas

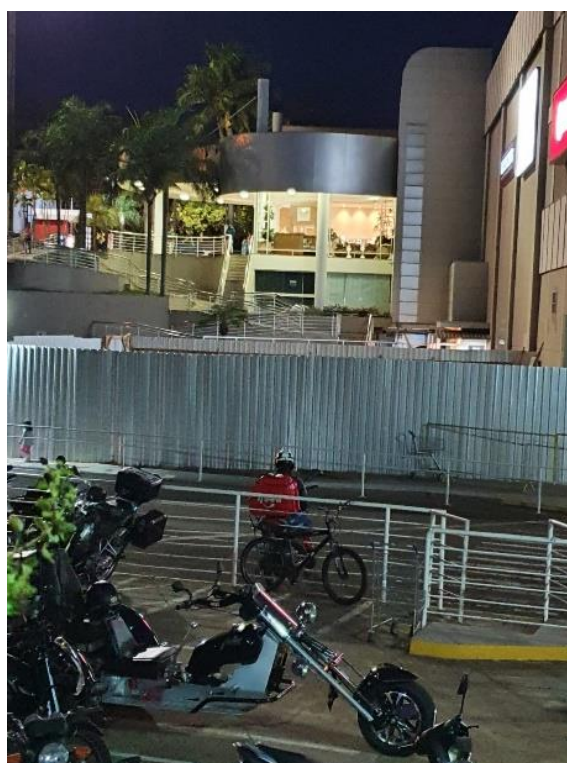


Foto: acervo da pesquisa

Imagem 3 – Portão da doca de carga utilizada como entrada



Foto: acervo da pesquisa

Outro ponto da cidade em que conseguimos encontrar entregadores com fluxo grande foi em um dos restaurantes da rede McDonald's. Os nossos acompanhamentos no local, diferentemente dos realizados no shopping, tiveram resultados muito distintos, mas foram relevantes iguais. A principal diferença que temos entre os locais está no tempo de permanência. Por mais que, como já dito anteriormente, no Shopping, boa parte dos entregadores já chegue ao local com o pedido; normalmente aguardam um tempo para realizar a retirada. No caso do McDonald's, os pedidos estão, na grande maioria das vezes, prontos para a retirada, o que tornava o contato com os entregadores muito difícil.

Assim como no Shopping, no McDonald's os entregadores também não entram na loja por muito tempo, ficando do lado de fora esperando serem avisados por algum funcionário (imagens 4 e 5 a seguir).

Imagem 4 – Entregador chegando ao McDonald's para retirar o pedido

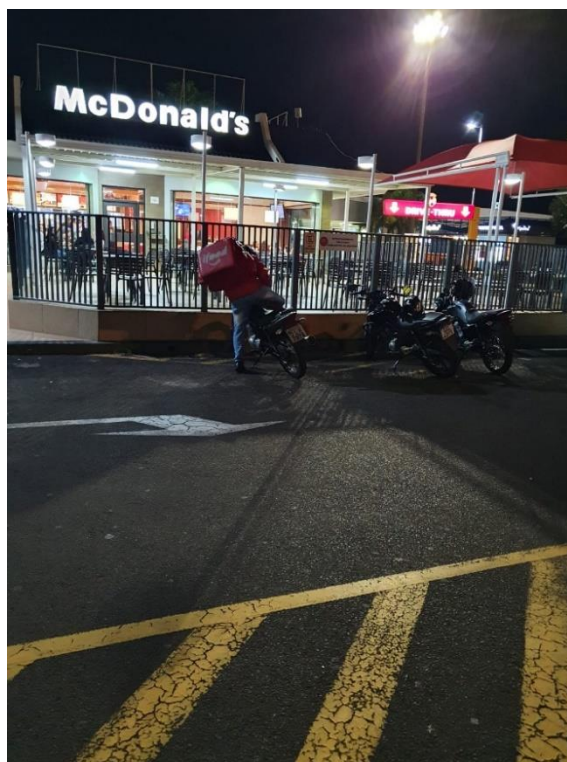


Foto: acervo da pesquisa

Imagem 5 – Entregador aguardando o pedido do lado de fora do restaurante



Foto: acervo da pesquisa

De fato, ao se locomover pela cidade de Presidente Prudente, em qualquer período do dia, mas especialmente durante as noites, é notável o grande contingente de entregadores nas ruas, seja em

movimento, rumo a uma retirada de pedido ou entrega, seja em locais de espera de grande fluxo para o aplicativo, como em calçadas próximas a restaurantes de grandes redes, *shoppings*, parques etc. Estar presente próximo a locais de grande fluxo do aplicativo é motivo até mesmo para a escolha de residência, como nos conta Maicon, entregador na cidade: “Eu moro com um camarada hoje, num apartamento, numa região daora pro trampo. Eu escolhi e... uma parte da escolha tem tudo a ver com isso, onde o fluxo da plataforma é legal [...]”¹¹

Antônio, entregador de 33 anos, registrado de um restaurante em Presidente Prudente, enxerga o trabalho com o iFood dos colegas de profissão como se eles fossem pequenos empresários. Nas palavras dele

Minha realidade é bem diferente da de uns amigos aí que ou são de aplicativo ou são diarista. Minha realidade agora eu trabalho com uma moto que é da empresa, que é uma pastelaria, e ganho por dia, então meu valor sai 100% livre, [...] sem o material de trabalho que é cedido pela empresa.¹²

E complementa dizendo que

[...] a galera do app, que pode trabalhar a hora que quiser [...] que é a galera nuvem e “ah, tô com tempo livre agora na parte da tarde, ligo meu aplicativo e fico esperando cair as entregas”. (Eles) tem os dias bons, tem os dias ruins... e tem a galera que é o OL, que já tem que cumprir um horário, ter uma MEI¹³, ele é o seu próprio empresário [...].¹⁴

Com a fala de Antônio é evidenciado que, mesmo para quem trabalha registrado no ramo de entregas, o entregador do iFood é encarado como empresário. O fato de quem trabalha com o iFood poder “trabalhar a hora que quiser” passa essa visão, diferente do entregador registrado como Antônio, que possui dias e horários fixos para cumprir semanalmente.

O iFood se encaixa perfeitamente nos moldes do neoliberalismo praticado atualmente, e que já penetrou fundo no mundo do trabalho até mesmo em cidades médias, como Presidente Prudente. Assim, o entregador, quando consegue fazer o cadastro e começar a trabalhar.

[...] não entra o outro como explorador, que me obriga a trabalhar e me explora. Ao contrário, eu próprio exploro a mim mesmo de boa vontade na fé que possa me realizar. E eu me realizo em direção a morte. Otimizo a mim mesmo para a morte. Nesse contexto não é possível haver nenhuma resistência, levante ou revolução (Han, 2015, p. 116).

Por mais que possa parecer hipérbole, a visão do filósofo, da autoexploração do trabalhador atual, o otimizar e levar para a morte, pode não ser irreal. Com os constantes acidentes relatados

¹¹ Informação oral obtida através de entrevista em 10/07/2022, na cidade de Presidente Prudente.

¹² Informação oral obtida através de entrevista em 16/02/2023, na cidade de Presidente Prudente.

¹³ MEI: Microempreendedor Individual, registro de trabalhadores autônomos no Brasil.

¹⁴ Informação oral obtida através de entrevista em 16/02/2023, na cidade de Presidente Prudente.

durante o contato com os entrevistados, o risco de morte do entregador do iFood é elevado, até mesmo em Presidente Prudente, onde o fluxo de entregas não é tão constante e intenso como em cidades maiores e capitais.

Para tanto, o funcionamento do iFood, da forma que é atualmente, onde o entregador não define nada das entregas além do simples aceite ou não, demonstra que a “mão invisível do mercado”, de Adam Smith, se adaptou à nova realidade do sistema de produção da Quarta Revolução Industrial e do trabalho plataformizado, com a regulação do mercado sendo feita agora por meio de algoritmos. Mas seria, por outro lado, de fato, uma regulação de mercado pela mão invisível, uma vez que o iFood não têm um concorrente a altura e semelhança?

O fato que se tem observado no caso dos entregadores do iFood em Presidente Prudente é que, dado as condições de trabalho já abordadas, com a média de horas trabalhada diariamente sendo elevada, atingindo mais de dez, com seis e sete dias semanais de atividade, o capitalismo conseguiu fazer com que os próprios trabalhadores se autogerenciassem e não mais percebessem. Assim

O excesso de trabalho e desempenho agudiza-se numa autoexploração. Essa é mais eficiente que uma exploração do outro, pois caminha de mãos dadas com o sentimento de liberdade. O explorador é ao mesmo tempo o explorado. Agressor e vítima não podem mais ser distinguidos. (Han, 2015 p. 30)

Mesmo tendo suas queixas para com os horários de trabalho, Maicon, outro entregador, em Presidente Prudente, de 28 anos, que trabalha diretamente com o iFood há anos, conta que aprendeu no dia a dia os melhores horários. Ele conta

Quando eu morava na casa da minha família eu fazia outros horários porque lá tinham diversas padarias, então era interessante fazer de manhã. Uma parada massa do iFood é isso, cada região tem seus horários de pico e seus hiatos, se você tiver essa sacada você aproveita melhor seu tempo de trabalho.¹⁵

Se levarmos em conta o dito popular de que a arte imita a vida, George Orwell, quando em meados do século XX escreveu suas muitas obras críticas ao capitalismo, poderia estar prevendo o que o futuro do trabalho reservava à classe trabalhadora. O entregador do iFood em Presidente Prudente, assim como seus colegas de profissão no restante do país, seria como os porcos da Fazenda Solar, que não mais se distinguiam de seus exploradores (Orwell, 2021), com eles próprio se explorando cada vez mais.

Fica claro, então, que mesmo reclamando da alta carga de trabalho necessária para obter um sustento, algo semelhante nas falas tanto de Antônio, que não trabalha e nunca trabalhou com o iFood,

¹⁵ Informação oral obtida através de entrevista em 09/03/2022, na cidade de Presidente Prudente.

mas faz parte dos grupos de motoboys da cidade, e para Maicon que o que mais chama atenção de ambos no iFood é a flexibilidade de horários.

Os horários já foram e ainda são muito utilizados pela empresa-aplicativo iFood para atrair novos entregadores. Os “parceiros” do iFood podem trabalhar quando quiserem, desligar o app quando quiserem. Eles estariam então no controle? Seriam então, como disse Antônio, seus próprios empresários?

Maicon pode nos apontar um caminho para analisarmos tal fato. Quando questionado se se considerava um empregado, se o iFood era seu patrão ou se ele seria um microempresário, sua resposta foi

O iFood é meu patrão ou eu sou um microempresário? Acho que nem um, nem outro e os dois ao mesmo tempo. [...] eu me coloco como parceiro do iFood. O iFood tem uma plataforma que eu sou autorizado a prestar serviço. Se eu prestar serviço com excelência, o iFood vai me retribuir com uma boa pontuação, qualidade melhor de rotas e rotina melhor de serviços.¹⁶

Com a fala de Maicon podemos constatar que a propaganda do aplicativo para atrair entregadores para a plataforma, hoje muito mais no boca a boca do que no passado, surtiu efeito. O entregador se considera um parceiro. Sobre isso, podemos opinar que não é verídico.

O reconhecimento, a partir do próprio entregador, de um trabalho precarizado nos diz muito sobre as condições de trabalho em que estão inseridos os motoboys. Por mais que fale que escolheu estar ali, fazendo as entregas, Maicon ainda assim se sente pouco valorizado, vê uma conta que não fecha na questão de tempo investido para retorno financeiro. Para ele, que trabalha seis dias por semana, das 10:30 até as 19:30, com dias de movimento chegando até as 22 horas, todo este esforço para uma remuneração não satisfatória faz com que se crie um sentimento de desvalorização e precarização.

Uma das realidades que é latente para os entregadores quando se dispõe ao cadastro na plataforma e começa as entregas é aceitar o ônus que virá. Devido a marcante falta de suporte por parte da empresa-aplicativo, já comentada anteriormente, algumas das cenas a que o entregador poderá, e estará, sujeito a sofrer são desde a insegurança diuturna, instabilidade constante, riscos de acidentes e ofensas e outros fatores que vão de encontro ao que se espera de uma relação saudável de trabalho (Gallucci, 2023).

A relação entre iFood e entregador é desigual em diversos aspectos, não podendo então ser parelha. Também não existe relação próxima entre aplicativo e trabalhador, o que novamente retira a

¹⁶ Informação oral obtida através de entrevista em 09/03/2022, na cidade de Presidente Prudente.

visão de parceria. O uso do termo nada mais é do que uma proteção jurídica da plataforma disfarçada de espírito empreendedor (Grohmann, 2020a).

As pesquisas de Rebechi e Baptistella (2022) nos reforçam o que já foi evidenciado em casos nacionais e locais, como em Presidente Prudente, da dificuldade de comunicação entre entregador e iFood. Os canais disponíveis para atendimento do entregador são o “chat” e o “chamado”.

O chat está disponível apenas durante a realização de uma rota, com diversas limitações e barreiras, como o tempo de resposta e o curto período em que está apto o contato. O chamado, por sua vez, vai além na precarização e afastamento do contato, sendo essa uma seção de ajuda no aplicativo, com respostas já prontas para algumas questões comuns.

O site “Reclame Aqui” possui um número de publicações com referência ao iFood por parte dos entregadores elevado a ponto de poder ser considerado um canal não oficial dos entregadores para se comunicar com a empresa (Rebechi; Baptistella, 2022).

Contudo, as respostas que as publicações recebem no site não sanam as questões, pois, “ao que nos parece, a empresa não procura esclarecer ou estabelecer uma relação recíproca com os trabalhadores, mas apenas tenta minimizar os impactos negativos que uma reclamação no site “Reclame Aqui” pode ter sobre a sua marca no resultado de buscadores da internet.” (Rebechi; Baptistella, 2022, p. 90).

É, contudo, plausível para o iFood manter essa comunicação precária “devido ao fato de haver um exército de trabalhadores disponível a seguir as condições impostas pela empresa, dado que sua sobrevivência depende do encaminhamento de pedidos dos usuários do aplicativo, o qual é gerido pela plataforma.” (Rebechi; Baptistella, 2022, p. 90).

Essa forma de comunicação e tratamento nos remete ao

[...] modelo da governança pelos números, o trabalhador passa a se relacionar com a empresa em sistema de aliança, remontando à refeudalização das relações de trabalho. A suposta parceria ou colaboração entre empresa e trabalhador é exigida ao máximo deste último, de modo que se entregue totalmente ao cumprimento das metas estabelecidas pelos comandos. Como o preço pago pelo trabalho realizado é bem baixo, esse trabalhador terá, necessariamente, de trabalhar muitas horas para auferir um ganho mínimo. (Oitaven; Careli; Casagrande, 2018).

Camargo (2022) aponta diversas pesquisas que foram encomendadas pelo iFood para, de alguma forma, passar uma boa visão da empresa e de como é trabalhar através de seu aplicativo. O que pode parecer apenas uma maneira de se promover pode na realidade estar causando impactos incalculáveis em diversos entregadores novos e antigos.

O que Filgueiras e Antunes (2020) concluem que essa é uma realidade experienciada pelos entregadores que começa a se alterar. A esperança e expectativa de mudança, de uma suposta atenção as demandas depois da publicação da carta de compromisso do aplicativo, após reunião com alguns

representantes dos entregadores em dezembro de 2021. Uma das medidas, já em ação, é justamente a do aumento dos valores mínimos recebidos por entrega, que começaram a valer em abril de 2022. Tal mudança foi sentida pelos entregadores diretamente, porém diversas outras que o iFood se propõe a fazer não são de conhecimento dos entregadores.

O *site* do iFood¹⁷ apresenta uma aba exclusiva para os entregadores, para que possam ter acesso a notícias, informações e demais atualizações que impactam diretamente a vida dos trabalhadores. Isso, contudo, não chega ao conhecimento de quem seria beneficiado, pois é muito pouco divulgado pela plataforma. Para começar, é diretamente no *site* do iFood, local distinto de onde os entregadores acessam para trabalhar, que é o próprio aplicativo. Isso ficou claro, durante as entrevistas, quando questionado aos entregadores se eles tinham conhecimento sobre termos de uso, alguma forma de apoio prestado pelo iFood ou demais serviços da plataforma, e as respostas eram sempre que não, que deduziam as coisas através de palpites e que o dinheiro eles conseguiam sentir o aumento pois era mais fácil de ver.

Considerando que o acesso à informação é uma das armas mais poderosas para a classe trabalhadora se organizar e realizar as lutas contra o sistema e buscar seus direitos e reivindicações, não é de se estranhar a falta de divulgação de temas que seriam de interesse dos entregadores por parte do iFood. O controle total da informação e, por conseguinte, dos trabalhadores nos fazem lembrar da distopia de 1984 (Orwell, 2021), onde a realidade de controle total vivenciada pelos personagens é tão marcante quanto a dos entregadores do iFood.

Com certeza é possível afirmar que esta falta de clareza e de comunicação do aplicativo com os entregadores, além da baixa remuneração, contribuíram em muito para a nota baixíssima obtida pelo iFood no estudo publicado em parceria pelas Universidade de Oxford, e da WZB *Berlin Social Science Centre*. O projeto *Fairwork* estuda as condições de trabalho decente com aplicativos ao redor do mundo e teve sua primeira edição no Brasil, referente a 2021, publicada no início de 2022 e colocada em pauta na mídia através do *site* The Intercept¹⁸.

Na análise, coordenada por Rafael Grohmann e outros pesquisadores do Digital Labour, o iFood obteve nota 2 em uma escala de 0 a 10. Os critérios analisados pelo estudo são cinco: remuneração justa; condições de trabalho; contratos justos; gerenciamento justo; representação. Apenas com os critérios citados já é possível ter uma ideia do porquê a nota do iFood ter sido baixa, e como esta poderia ser pior, visto que, segundo apontado na reportagem, a empresa alterou em seu *site* os termos de uso 5 dias antes da publicação dos resultados, buscando melhorar a nota.

Por mais que em busca de não parecer tão ruim publicamente, as mudanças elaboradas pelo iFood podem vir, com o tempo, a ser benéficas, porém ainda não são. Se voltarmos a falar sobre o

¹⁷ Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/vantagens/>

¹⁸ Disponível em: <https://theintercept.com/2022/03/17/uber-99-rappi-ifood-notas-baixas-trabalho-decente/>

site do aplicativo, além dos termos de uso, os entregadores podem encontrar diversas “vantagens” para fazerem uso, como seguros pessoais para motos e para veículos de terceiro, descontos em peças e manutenção, descontos em mercados e seguros de vida e assistência médica e odontológica, além de indenização para a família em caso de morte durante o trabalho ou para o próprio entregador em caso de invalidez. Na prática os entregadores não sabem da existência desses benefícios.

Com todo o aparato técnico do capitalismo voltando suas forças e estratégias para subverter a ordem lógica, de trabalhador assalariado para empreendedor autônomo, responsável pelo seu sucesso/fracasso, “a superexploração da força de trabalho torna-se motivo de satisfação e valorização, em vez de estimular a conscientização sobre a própria submissão no contexto do sistema capitalista.” (Cavalcante; Carreon, 2022, p. 78).

Cant (2021) relata que no caso da Deliveroo, na Inglaterra, as informações sobre o processo da entrega só são reveladas gradualmente, para evitar a recusa de pedidos. No caso da iFood, como foi informado por um entregador de Presidente Prudente¹⁹, sabe-se apenas o bairro da entrega, porém o endereço completo somente após a coleta do pedido, sendo mais um exemplo do controle do algoritmo sobre trabalhador/entregador.

O encadeamento de pedidos, que poderia ser uma alternativa para economizar custos na rota, é ao mesmo tempo uma prática pouco comum no iFood, como foi relatado por um entregador para nós em meio a pesquisa²⁰. A prática, que consiste em pegar mais de um pedido na mesma rota, recebia muitas reclamações por conta da demora nas entregas (Cant, 2021).

Com a pandemia da COVID-19, como já visto anteriormente, o aumento tanto da demanda de pedidos *online* quanto da oferta de entregadores foi intenso. Os entregadores que conseguiram se cadastrar ou já trabalhavam desde antes da Pandemia da COVID-19, como Maicon, passaram por diversas fases em meio ao caos sanitário vivido no Brasil.

Em um primeiro momento, com a explosão inicial da pandemia, as atenções se voltaram para diversas áreas da economia e deixaram de lado os entregadores, tornando-os invisíveis. Porém, com o passar dos meses o *status* virou completamente, com os entregadores sendo agora vistos como “heróis”, indispensáveis e essenciais, ainda mais em um momento em que grande parte das pessoas, aquelas que puderam, se isolaram em casa e não saíam mais para comer fora de casa. Assim, sobrava ao “bravo entregador” a missão de se arriscar em meio à pandemia, para realizar as entregas.

Essa ascensão momentânea dos entregadores, colocados de uma hora para outra como essenciais, é algo que Maicon já enxergava no seu trabalho, mas que, contudo, não achava que valia a pena por conta dos problemas financeiros, sociais e até mesmo pessoais que muitas vezes tinha que lidar. A título de exemplo, ele disse que

¹⁹ Informação obtida em contato com entregador em 16/03/2023.

²⁰ Informação obtida em contato com entregador em 16/03/2023.

[...] eu costumo falar que [...] nenhum sogrão vai ficar muito contente quando a filha dele querida, mimada, [...] trouxe o namoradinho pra casa e ele falar “e aí filho, o que você faz da vida?” e o cara de 30 anos nas costas falar “ah, sou motoboy” [...]. E é uma realidade cruel, triste, né, mas eu vivo isso com a minha mãe já, tá ligado? Então eu acho que isso é muito comum, porque é uma profissão sem prestígio, inclusive por conta dos próprios profissionais, tem muito safado trampando disso, tá ligado? [...] tô sempre pensando em mudar de profissão, mas é aquilo, eu gosto. [...] se ser motoboy me desse o dobro do que eu ganho, eu seria motoboy pra sempre. [...] as pessoas até falam “você nem tem jeito de motoboy, você é educado”, tem esse preconceito [...] que sem ele eu seria motoboy pra sempre [...] porque a gente gosta, a maioria gosta muito.²¹

E complementa, quando perguntado o que a família achava sobre seu trabalho e sobre ele ser essencial

[...] na real assim, meu pai ele é um sujeito trabalhador de origem muito humilde, muito humilde mesmo, como a maioria dos pais da nossa geração, tá ligado? E... ele trata com máximo respeito a minha profissão, mas é sempre assim “porra gordão, trabalhar não leva a nada, vai estudar”, aquela parada de pai, e minha mãe ela, porra, tipo ela não curte não cara, a gente já teve alguns conflitos até, ela trata até com um certo desrespeito assim, e eu sou o filho mais velho tal [...]. [Ela] nem curte, tem vergonha pá, uma relação bem chata, uma parada até traumatizante que eu tive que cuidar muito assim das minhas ideias sobre isso.²²

Para os entregadores, no geral, entretanto, foi a primeira vez em que seu trabalho foi reconhecido pela maioria da sociedade e não apenas por si e seus familiares. Com a atuação forte das entregas durante a pandemia, colocados como profissionais da linha de frente, não como os profissionais da saúde, mas tão importantes quanto, surgiram pautas e manifestações para buscar melhorar as condições de trabalho. Com isso, em 2020, no dia 1 de julho, aconteceu o primeiro “Breque dos Apps”, a primeira grande manifestação em âmbito nacional dos entregadores, atingindo 13 estados e o Distrito Federal (Dias, 2022).

Dois anos mais tarde, no dia 1 de abril de 2022 estavam marcadas novas manifestações e paralizações nacionais. Os contatos obtidos em Presidente Prudente nos disseram que haviam comentários sobre os atos, porém no dia efetivo da ação, ela não aconteceu na cidade. Segundo nos foi informado, as movimentações nos grupos de WhatsApp dos motoboys da cidade foram baixas, sem muita adesão, e resolveram cancelar a paralisação.

Visto a importância de momentos de manifestação para a luta dos trabalhadores e para nós em termos de adquirir novas perspectivas sobre os acontecimentos, o intervalo entre os atos é marcante e tornado ainda mais notável quando o cancelamento, ao menos em Presidente Prudente, das ações aconteceu apenas 3 dias antes do *site* Agência Pública soltar uma matéria extensa com uma denúncia contra o iFood.

²¹ Informação oral obtida através de entrevista em 09/03/2022, na cidade de Presidente Prudente.

²² Informação oral obtida através de entrevista em 09/03/2022, na cidade de Presidente Prudente.

Com o título de “A máquina Oculta de Propaganda do iFood”, a matéria, de autoria de Clarissa Levy, descreve um suposto esquema, de empresas que seriam vinculadas a área de marketing do iFood, para monitorar e suprimir manifestações contrárias aos interesses da empresa-aplicativo e estimular favoráveis. Para isso, segundo apontam documentos obtidos pela reportagem, páginas e perfis *fakes* (falsos) teriam sido criados e, somente em junho de 2021, teriam alcançado nas redes mais de 3,16 milhões de pessoas (Levy, 2022).

A reportagem também aponta diversas outras supostas ilegalidades cometidas pelas agências que estariam vinculadas ao iFood nesse processo, fazendo uso de documentos e trechos de vídeos vazados para apontar quais ações foram realizadas. Dentre as mais marcantes estão o foco no desmonte da imagem de Paulo Galo, entregador que se tornou voz e rosto do movimento dos entregadores nacionalmente, e a influência direta de uma pessoa contratada da agência em um protesto em São Paulo no dia 16 de abril de 2021 para colocar a pauta de vacinação obrigatória dos entregadores para que eles não parassem de trabalhar.

O que tais acusações apontam e podem nos dizer é que a imagem elevada do entregador como herói, como já comentado anteriormente, em tempos de pandemia não foi espontânea, e sim supostamente implantada pelos agentes de marketing do iFood para que os entregadores não parassem. Foi também nesse período em que o iFood distribuiu álcool em gel e máscara para os entregadores.

Além disso, fica claro para a reportagem e nos documentos e materiais audiovisuais vazados que os contratantes das agências, estavam satisfeitos com o serviço realizado até o momento e que, em alguns casos, perduraram por mais tempo, o que pode ser visto como um dos motivos da fraca mobilização dos entregadores em Presidente Prudente no dia 1 de abril de 2022 e pela inexistência, desde então, de qualquer outro ato de mobilização ou paralização dos entregadores na cidade.

O Ministério Público Federal (MPF), o Conselho Nacional de Autorregulação Publicitária (CONAR) e a Câmara de Vereadores de São Paulo abriram processos investigativos e cobraram respostas do iFood quanto as denúncias feitas pela reportagem da Pública e, somado à CPI dos Aplicativos, em andamento na cidade de São Paulo e cujos resultados finais podem vir a servir de exemplo para decisões no restante do país, demonstraram ações iniciais do poder público para defesa dos entregadores, que viriam a ser complementadas e levadas mais adiante com o grupo de trabalho do Governo Federal já mencionado.

No caso do MPF, as investigações focaram na hipótese de a campanha denunciada do iFood de “contra-propaganda” violar o direito constitucional do acesso à informação. As questões trabalhistas legais ficaram a cargo do Ministério Público do Trabalho, que aguarda decisões dos Vereadores de São Paulo. O CONAR está investigando se as campanhas denunciadas violam o Código Brasileiro de Publicidade.

A CPI dos Aplicativos está instaurada desde março de 2021, tendo sido suspensa durante um período devido a pandemia de COVID-19, foi retomada no final do mesmo ano e, a princípio, tratava apenas de aplicativos de transporte, porém começou a incluir os de delivery, como o iFood. Por mais que ocorra no município de São Paulo, os resultados podem influenciar decisões judiciais no restante do país, elevando as instâncias das decisões.

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) dos Aplicativos, que acontece na cidade de São Paulo desde 2021

tem o objetivo investigar contratos das empresas por aplicativo que atuam no transporte particular de passageiros individual remunerado e das empresas de aplicativos para transporte de pequenas cargas, marketplace e delivery, realizada por motofretistas e motoboys na capital paulista, bem como avaliar situações trabalhistas dos colaboradores e o recolhimento de impostos para o município (Tremarin, 2022).

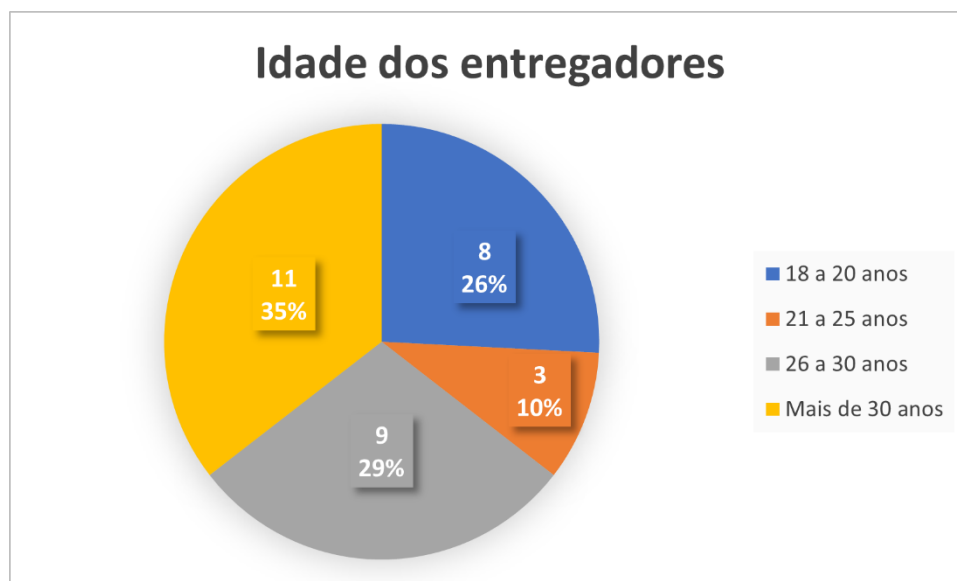
Outra reivindicação dos entregadores, em Presidente Prudente, diz respeito às necessidades básicas de saúde e bem estar deste trabalhador. Como não há um local fixo de trabalho, também não há parada para reidratação, acesso a banheiro, espaços para comer e descanso. Tornou-se comum nas grandes cidades brasileiras ver diversos motoboys sentados em meios-fios, calçadas, praças, dentre outros locais se alimentando. Para tentar dar uma resposta, o iFood criou os chamados “Pontos de Apoio”, já em meio a pandemia de COVID-19. Nesses locais, normalmente restaurantes, o motoboy pode fazer uso de banheiros, tomar água, recarregar o celular e fazer a higiene das mãos com álcool em gel. O grande problema é que, até hoje, esses pontos de apoio só estão disponíveis nas regiões do ABC Paulista, Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, João Pessoa, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo (Ifood, 2022), sendo inexistentes em Presidente Prudente, cidade que, durante o dia, as temperaturas chegam facilmente acima dos 30°C.

Perfil dos entregadores da iFood em Presidente Prudente

Através de nossos contatos com os entregadores em Presidente Prudente, sendo 27 respostas de questionários e 4 entrevistas semiestruturadas, foi possível coletar uma amostra de dados e entender quem são os entregadores da iFood na cidade e um pouco de sua realidade vivida no cotidiano.

Partindo do ponto em que só conseguimos contato com entregadores homens, o que não significa, porém, que não existam mulheres atuando na área, percebemos que a idade média desses trabalhadores é de 25 anos para cima, em especial acima dos 30 anos, como nos mostra o Gráfico 1 a seguir.

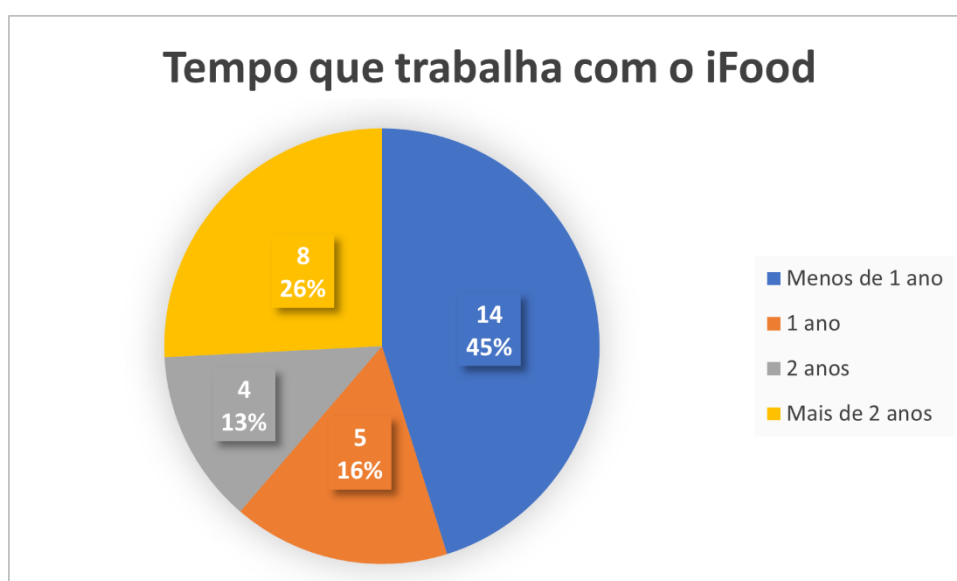
Gráfico 1 – Idade dos entregadores entrevistados



Fonte: dados coletados durante a pesquisa

Com o início da pandemia de COVID-19 e o isolamento, a demanda, já crescente, de entregas aumentou ainda mais, exigindo um grande número de novos entregadores para suprir essa lacuna. O Gráfico 2, a seguir, nos revela que, do total pesquisado por nós em Presidente Prudente, 23 entregadores, o equivalente a 74%, haviam começado nos últimos dois anos, ou seja, durante a pandemia, o que só reforça que as empresas-aplicativo do setor de entregas registram aumento no número de trabalhadores para suprir esse crescimento, o que é comprovado em Nascimento (2020), que nos mostra que os gastos com os quatro principais aplicativos de entrega de comida tiveram um crescimento de 103% no primeiro semestre de 2020.

Gráfico 2 – Tempo que trabalha com o iFood



Fonte: dados coletados durante a pesquisa

O que, a princípio, parecia que seria bom para os entregadores, o aumento da demanda, mostrou-se o oposto. Ou seja, aumentou-se a oferta, mas diminuiu-se o preço e, no caso em estudo, aumentou-se o número de entregadores disponíveis, como retratado pelo entregador Lucas, diminuindo o valor pago aos mesmos. Os dados foram verificados através de pesquisa realizada pelo Grupo de Trabalho Digital (Abílio *et al*, 2020) no âmbito da Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista (REMIR).

O problema vivenciado por Lucas, comentado anteriormente, é fruto de uma crise estrutural sistêmica do capital (Mészáros, 2015) e já era esperada não apenas por um estudioso da área do trabalho, mas por vários outros que vão ser capazes de apontar diversos motivos para o aumento do desemprego e da informalidade.

Com o passar dos anos, desde o seu *boom* inicial durante a década passada, os aplicativos uberizados, e aqui novamente chamando a atenção para o fato de a uberização não se restringir a empresa-aplicativo Uber, sendo válida também no nosso caso da iFood, diversos são os termos utilizados pelas próprias empresas para se autodenominarem e para descreverem quais relações tem com seus empregados. Podemos citar, dentre eles: a) empresas de tecnologia: assim, não sendo enquadrada em empresas de entregas, *delivery*, transporte, se livrando de vínculos empregatícios legais; b) intermediadoras: as empresas se colocam nesse papel para dizer que não têm relação com o serviço, que este ficaria nas pontas do fio que ela, a empresa, busca unir entre cliente e restaurante, cliente e motorista, cliente e entregador; c) parceiras: talvez um dos mais conhecidos termos e mais atuais, é o utilizado pelo iFood para tratar de seus entregadores, buscando as entrelinhas legais para livrar-se de vínculos laborais.

É também comum ver as empresas-aplicativos alegarem que elas eliminam a subordinação, que provém liberdade para o trabalhador, ficando a sua escolha onde e como querem trabalhar. A adoção de contratos de trabalho flexibilizados e precarizados não é exclusividade das novas (já nem tão novas assim) tecnologias. Filgueiras (2016) vai mostrar como há algumas décadas essa estratégia já se intensifica. A ideia, porém, de liberdade e flexibilidade de trabalhar quando e onde quiser não é verdadeira, e é o que nem todos os entregadores conseguem perceber ou compreender a unilateralidade presente nessas relações. Quando questionados sobre como eles, os entregadores, enxergam sua relação com o iFood, para além dos termos, os resultados apresentados no Gráfico 3 a seguir mostram a realidade como ela experienciada.

Gráfico 3 – Classificação da relação com o iFood



Fonte: dados coletados durante a pesquisa

O que é observado por nós é que os diferentes estilos de vida que entram para o exército de entregadores do iFood, acabam, em grande maioria, se moldando pelo aplicativo, por horários de maior demanda de pedidos, tornando os horários de trabalho quase certos e repetitivos, tais quais ao de um emprego tradicional. Isso só nos comprova, como não existe autonomia para o entregador, não é ele que escolhe o momento em que vai trabalhar, podendo, é claro, desligar o aplicativo nos momentos de maior movimento, mas ele fará isso? Perderá o momento de mais movimento, até porque muitos dependem dos ganhos com as entregas como fonte principal? A resposta é um não quase em uníssono.

A falta de comunicação e clareza, critérios avaliados na pesquisa do Fairwork, já comentada, são também sentidas pelos próprios trabalhadores. Maicon sofreu acidentes trabalhando e, durante o período de recuperação, quando não pode fazer entregas, teve que voltar para casa de seus pais

[...] sofri um acidente trampando em 2019 [...] trabalhando e sério esse foi mais sinistro, todos os outros acidentes que eu tive... ah, eu tive um outro acidente trabalhando que tive que consertar a moto, o cara desceu do carro e a gente tava em frente uma oficina, ele largou a moto na oficina, falou pro cara fazer o serviço, pagou e foi embora. É... esse último acidente foi foda, fiquei internado, fiz cirurgia, tenho cicatriz, tenho pino no braço e... tipo assim, eu tava trampando pra hamburgueria, tava com entrega na caixa e tal. Aí o dono da hamburgueria lá, tipo, pagou o conserto básico da minha moto, pra ela voltar a funcionar, ser útil e ficou meio que por isso. Eu peguei os auxílios do FGTS que eu tinha e fiquei três meses de molho, mas foi foda, esse acidente foi foda. Não tive mais muita coisa não, só bobagem, de cair de bobo tal, trampando. [...] eu consegui três meses de INSS que eu tinha recolhido de um trampo que eu tinha feito, foi um estágio inclusive em informática por essa grana e... foi isso né cara, eu tenho minha família que mexe com comida então eu tinha marmita todo dia pra comer haha e... a gente foi se virando, mas assim, três meses depois eu voltei pra casa da minha mãe [...].²³

²³ Informação oral obtida através de entrevista em 09/03/2022, na cidade de Presidente Prudente.

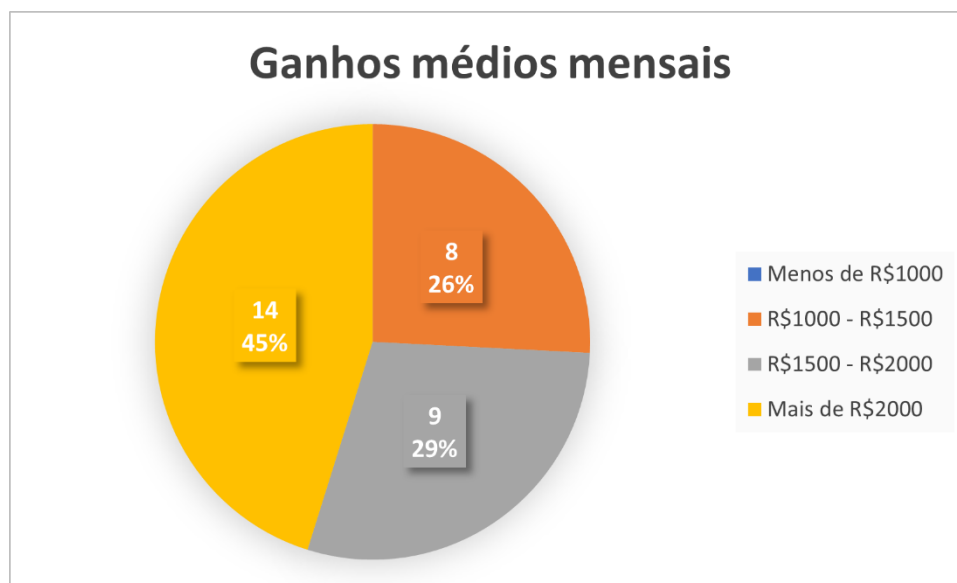
Através da fala de Maicon podemos confirmar outra realidade que diversos estudos sobre o tema já indicam, como o de Abílio (2017), que é a dupla jornada de trabalho. Os entregadores, muitas vezes, possuem dois empregos, visto que em Presidente Prudente o fluxo de entregas no iFood é muito maior no período da noite. O costumeiro, segundo Maicon, é trabalhar de dia em algum restaurante e depois ir para o iFood noite a dentro.

Na pesquisa de Gontijo (2023), vemos mais um exemplo de falta de clareza das plataformas em seu *modus operandi* e como os trabalhadores percebem-no, onde a maioria das respostas obtidas pela autora, por parte dos entregadores consultados, revela concordar com a questão, ou seja, a falta de transparência em diversos aspectos do trabalho plataformizado.

Quando falamos sobre a uberização do trabalho, a plataformização do trabalho e as demais formas de precarização advindas dos avanços das TICs devemos lembrar, novamente, que “a uberização não se inicia com a empresa Uber, tampouco se restringe às plataformas digitais ou ao trabalho digital” (Abílio, 2020a), estando presente nas diversas formas de trabalhadores hifenizados aos quais Beynon (1997) faz referência, como os que se submetem ao trabalho-parcial, trabalho-precário, trabalho-por-tempo, trabalho-por-hora, trabalho-cooperativo, trabalho-autônomo, trabalho-terceirizado, trabalho-intermitente.

Podemos dizer que, além de todas as desproteções e precarizações do trabalho que o iFood como empresa-aplicativo desencadeia, os custos econômicos, sem falar os humanos e sociais, de quaisquer acidentes, na maioria dos casos, quem paga é a própria sociedade, por meio do SUS, o Sistema Único de Saúde, tendo em vista que com a renda média mais comum que os entregadores conseguem mensalmente em Presidente Prudente, segundo nossos resultados mostrados no gráfico 4 a seguir, é de mais de R\$2.000,00, mas com uma parcela significativa não alcançando os R\$2.000,00, é muito improvável que eles disponham de planos de saúde privados, tendo em vista que o rendimento líquido não ultrapassa R\$1.000,00, o que os encaminharia diretamente para a rede pública, sobrecarregando o SUS.

Gráfico 4 – Ganhos médios mensais



Fonte: dados coletados durante a pesquisa

Araujo (2023) percebe que a maioria dos entregadores também não consegue saber ou determinar quanto receberá no final do mês, e faz uma analogia com os trabalhadores do setor da cana-de-açúcar, historicamente relacionados ao sistema de salário por peça, o que, como visto por nós, é extremamente prejudicial para os obreiros física, psicológica ou economicamente.

As médias de ganhos mensais dos entregadores observadas por nós em Presidente Prudente, ainda que sem um valor preciso, mas que varia entre R\$1000 e R\$2000, são muito semelhantes à de outros trabalhos, como os de Festi et al. (2021), com R\$2.400,00; Abílio et al. (2020), com R\$2.925,00; Gontijo (2023), com R\$2.252,00; corroborando com os resultados obtidos, ainda mais ao se considerar que esses são valores médios, o que significa que existem valores acima e abaixo dos demonstrados.

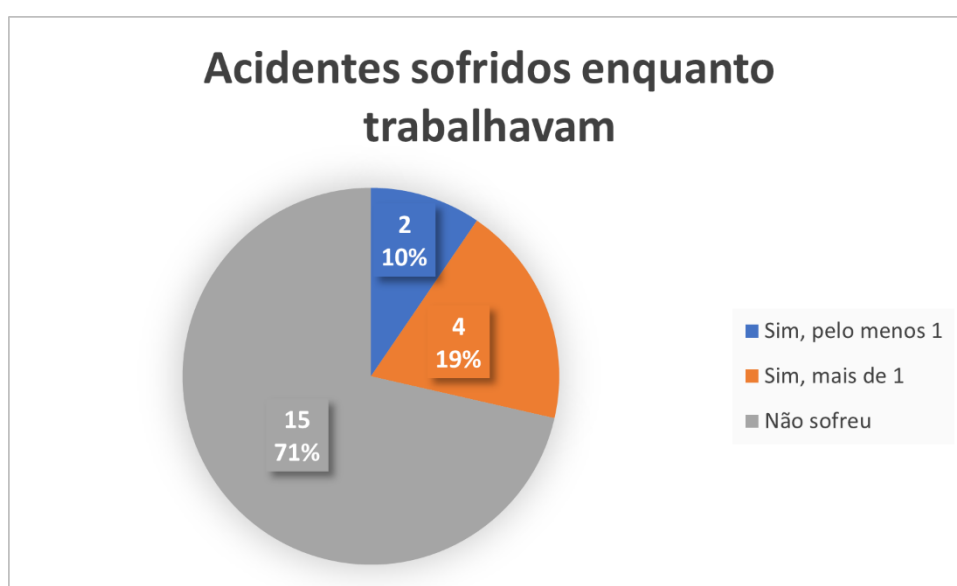
Contudo, falar sobre os valores que cercam o trabalho dos entregadores é adentrar um território obscuro. Os valores que abarcam as relações estão sempre em constante mudança, de pedido para pedido, pois graças às variáveis que os restaurantes podem escolher, entre ter um entregador próprio ou pagar mais para utilizar os do iFood, é uma conta que está sempre se alterando. Não se sabe ao certo, então, qual é parcela de uma entrega que fica com o entregador. Vendo a dificuldade e o terreno perigoso em que se encontraria se expusesse tal valor aos entregadores, o que a iFood faz é não revelar.

O que isso significa é que as empresas-aplicativos transferem as responsabilidades em eventuais acidentes de trabalho para os próprios entregadores, como os custos com tratamento e invalidando sua capacidade de obtenção de renda devido ao período de recuperação, que não é remunerado, e aos possíveis danos ao veículo de trabalho. Tais custos são transferidos também ao

Estado, conseqüentemente, a toda população, isso claro, imaginando o panorama mais positivo dentre um cenário de acidente de trabalho, onde o entregador consiga se recuperar e voltar a trabalhar, mas não contando para casos de invalidez ou morte.

Em casos mais extremos o suporte dado pela empresa-aplicativo é ainda mais complexo de ser alcançado. Em seu *site* na *internet* o iFood possui uma seção em que trata dos suportes que presta para os entregadores. Contudo, os termos e condições são burocráticos e não possuem ampla divulgação, levando a casos de entregadores como o de Maicon, já comentado, que haviam sofrido algum acidente, algo em torno de 30%, e relataram que não receberam suporte nenhum do aplicativo, tendo que arcar com todos os custos, como nos mostra o gráfico 5 a seguir.

Gráfico 5 – Acidentes sofridos enquanto trabalhavam



Fonte: dados coletados durante a pesquisa

Schinestsck (2020) tem para si que os custos e responsabilidades por contratações de seguros contra acidentes e doenças tenham que ser de responsabilidade dos aplicativos, e não suportados pela sociedade. Para ela

Por exemplo, o trabalho exercido pelos entregadores, seja por meio de bicicletas ou motocicletas, bem como o desenvolvido pelos motoristas de transporte via aplicativos, os expõe a um risco maior de acidentes e de desenvolvimento de doenças, porquanto o trânsito não oferece condições mínimas de segurança. Os resultados com esses trabalhadores no exercício de suas atividades têm sido repassados à sociedade, que acaba tendo de arcar com os custos daí recorrentes, seja por meio de seu sistema público, seja por meio de seu sistema de seguridade social.” (Schinestsck, 2020, p. 90)

Um ponto importante nas discussões sobre a regulamentação das plataformas, e discutido pelo grupo de regulação do Governo Federal com afincos no começo dos trabalhos, é, justamente, a questão da saúde dos trabalhadores. Segundo apurado por Rodrigues (2023), os custos com alimentação, considerando a média mensal dos entregadores, são de R\$250,00, custeados pelos mesmos, o que contribui para uma dieta deficitária, realizada de forma inadequada, visto que raras são as pausas. A autora segue e conclui que “os custos com alimentação é a parte onde existe um maior movimento de tentativa de economia, com isso as marmitas podem ser facilmente substituídas por lanches mais baratos” (Rodrigues, 2023, p. 188).

Quando questionado, um dos entregadores com quem tivemos contato em Presidente Prudente, sobre sua alimentação durante o período de trabalho, nos foi dito que

Irmão, esse ano engordei 10kg comendo porcarias pra trampar. Fast-food, comida barata, steak, salsicha, calabresa, comendo salgado na rua, doguinho que é barato. Porra, o iFood podia dar pra cada motoboy que fica mais de 7h online um cupom de R\$20, ou fazer parceria com alguma cozinha local, é tão fácil resolver. Com R\$20 você paga uma marmita tamanho P que é suave pra maioria dos adultos. Não parece simples? Não entendo por que ninguém fala disso velho. Eu ganho cupom de R\$10 todo dia por ser cliente, o que custa pra plataforma dar um bônus de valor semelhante pro colaborador, liberado pra refeição tipo marmiteira. Eu penso que eles devem ter medo de fraude, mas quem fica 7h disponível em um aplicativo pra ganhar uma marmita?²⁴

Na fala do entregador alguns pontos valem a pena ser destacados. O primeiro, e foco de sua resposta, a questão da alimentação é a sua indignação com os colegas e com o próprio iFood por não comentar sobre o fato ou buscar soluções tidas para ele como simples, com diversas sugestões levantadas por ele mesmo.

Outro ponto marcante na fala é a sua referência aos entregadores do iFood como “colaboradores”, o que nos apresenta uma das visões que os próprios entregadores têm de si com relação ao iFood, não como empregados ou funcionários, mas em uma espécie de parceria colaborativa, considerada por nós como uma falácia.

A saúde dos entregadores começa a se tornar uma pauta ainda mais importante para toda a sociedade pois, além dos gastos, como já vimos anteriormente, que acabam sendo repassados para a sociedade de maneira indireta, com o sistema de saúde pública e de seguridade social, podemos ter influências diretas com os acidentes. Um dos entregadores com quem conversamos relatou que

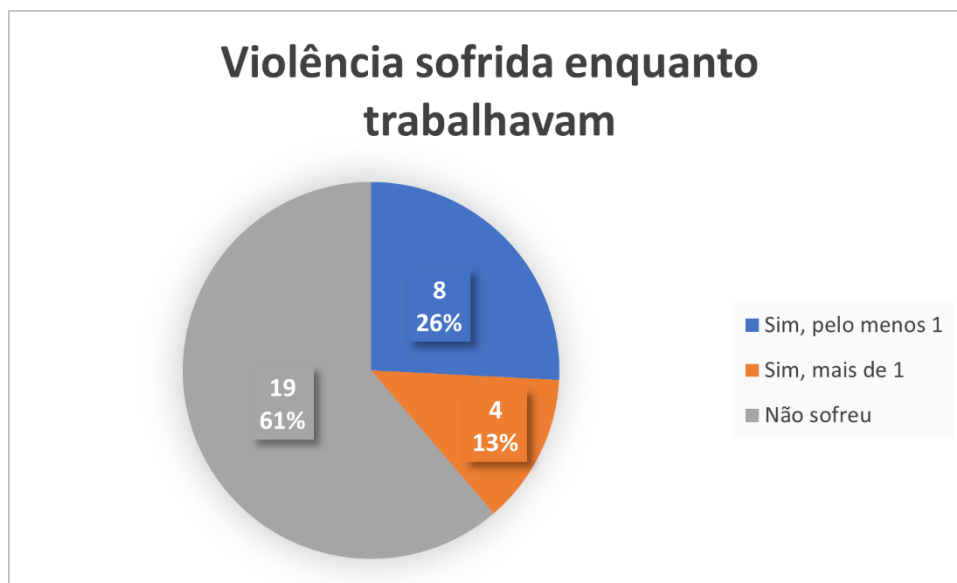
Eu já sofri alguns acidentes, três se não me engano, mas um foi mais grave. Era um final de tarde, eu tava cansado já, dia inteiro rodando, e acabei pegando no sono, cai da moto, quebrei minha clavícula. Graças a Deus nada de mais grave aconteceu. Eu não recebi nenhum suporte do aplicativo não. Não consegui trabalhar por mais de um mês, e quando eu voltei, se quisesse tava lá pra trabalhar, se não quisesse não ia.²⁵

²⁴ Informação oral obtida através de entrevista em 24/07/2023, na cidade de Presidente Prudente.

²⁵ Informação oral obtida através de entrevista em 13/06/2022, na cidade de Presidente Prudente.

Se colocado em pauta, ainda, a questão de saúde mental dos trabalhadores, fica claro também que o número de violências sofridas pelos entregadores em Presidente Prudente, isso englobando verbais e físicas, além de possíveis furtos e roubos, que trariam uma sensação constante de insegurança e medo, por mais que não seja elevado, como mostra o gráfico 6 a seguir, não é para ser desconsiderado.

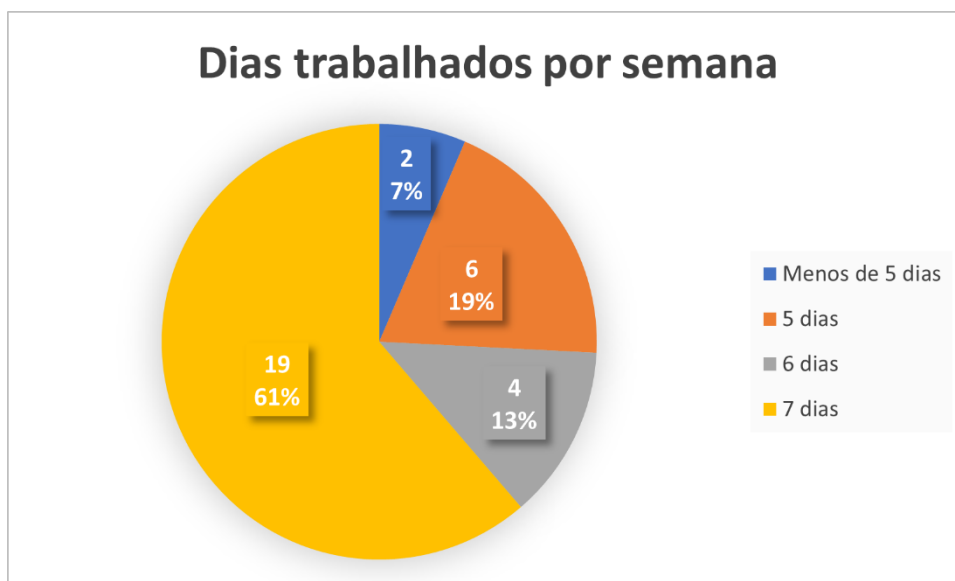
Gráfico 6 – Violência sofrida enquanto trabalhavam



Fonte: dados coletados durante a pesquisa

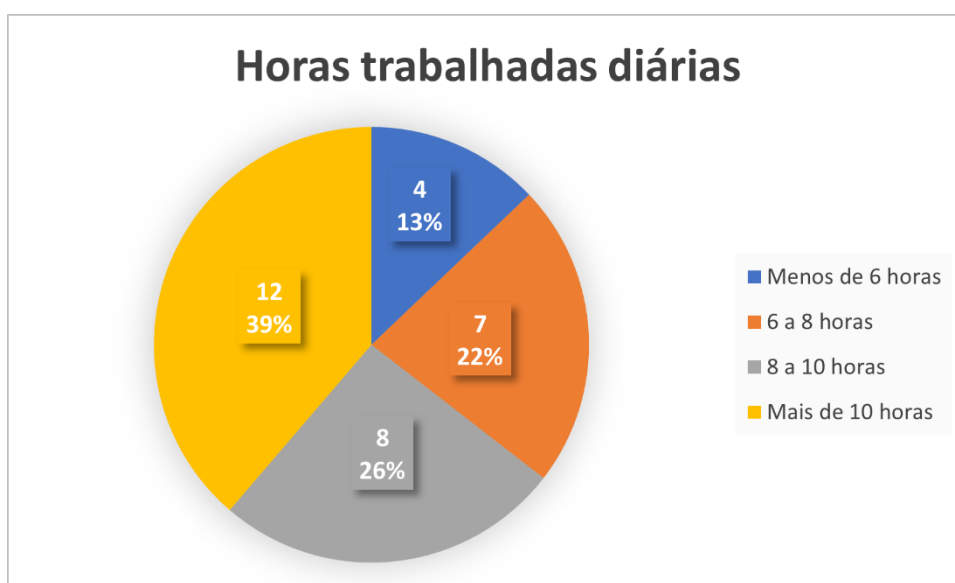
Para além das questões de saúde, uma das informações mais marcantes que conseguimos durante a pesquisa nos permitiu ter algumas ideias sobre a baixa mobilização dos entregadores em Presidente Prudente. Os gráficos 7 e 8 mostram a quantidade de dias trabalhados por semana e das horas diárias, em média, pelos entregadores na cidade e, como nos contou Maicon “Eu nunca trabalho só em um lugar, eu sempre tenho dois tramos, e minhas jornadas são sempre de no mínimo 50, 60 horas semanais”. Essas longas jornadas diárias e semanais afastam muitos dos entregadores de quererem discutir seriamente os assuntos, com o lazer, o descanso e a manutenção dos equipamentos sendo o mais relatado de acontecer no tempo de folga.

Gráfico 7 – Dias trabalhados por semana



Fonte: dados coletados durante a pesquisa

Gráfico 8 – Horas trabalhadas diárias



Fonte: dados coletados durante a pesquisa

Nos últimos anos, aplicativos como o Uber implementaram uma função de bloqueio por horas trabalhadas, isso é, o trabalhador tem um limite em sequência que pode ficar logado à plataforma em um só dia, no caso deste app em específico, 12h que, quando atingidas, o acesso a corridas é interrompido e só reestabelecido novamente após 6h.

A medida, que segundo a empresa, busca melhorar as condições de segurança no trânsito para todos os envolvidos nas corridas (O Estado de S. Paulo, 2020), possui suas variações em outros aplicativos, em especial os de transporte, porém, no iFood, ela nem sequer existe.

Ao conversar com os entregadores sobre a medida de restrição quanto ao máximo de horas logado no aplicativo, foi possível perceber, como o desconhecimento da existência de algo semelhante no iFood, até mesmo uma interpretação de que tal medida não funcionaria no caso específico de entrega de comida.

Pra gente nem faz sentido isso existir. Eu, na verdade, nem sabia disso. Mas pensa, a gente [entregadores] não tem um fluxo de chamado o dia todo como o pessoal da Uber. Com o iFood a gente tem, basicamente, dois bons horários, que é o almoço e a janta, só que não é suficiente pra tirar uma grana boa. Se ficar excluindo a gente de poder trabalhar nos outros horários vai impedir total, acho que até por isso eles [iFood] não colocaram isso. Não ia ter sentido.

Diante de casos como esse, ou dos limites diários de horas para os trabalhadores no uso dos aplicativos, que não é possível fazer uma generalização dos trabalhos plataformizados e uberizados. Contudo, podemos sim fazer aproximações e traçar semelhanças e paralelos, afinal, algumas melhorias e/ou alterações que venham a ocorrer, podem influenciar todas as funções afetadas pelo modelo.

Isso, para nós, não é novidade, uma vez que Ricardo Antunes já nos alertou sobre isso em seu livro “O privilégio da servidão”

Estamos presenciando o advento e a expansão monumental do novo proletariado da era digital, cujos trabalhos, mais ou menos intermitentes, mais ou menos constantes, ganharam novo impulso com as tecnologias da informação e comunicação, que conecta, pelos celulares, as mais distintas modalidades de trabalho. Portanto, em vez do fim do trabalho na era digital, estamos vivenciando o crescimento exponencial do novo proletariado de serviços, uma variante global do que se pode denominar escravidão digital (Antunes, 2018, p. 30).

Exemplo claro e contundente da alteração das prioridades e dos impactos na vida desses trabalhadores é perceber o aumento substancial do número de entregadores que realizam as corridas junto de suas parceiras aos finais de semana, dias em que existe o maior fluxo de pedidos. Para aproveitar o tempo junto, muitos levam nas garupas das motos suas companheiras, assim, nos intervalos entre uma chamada e outra, podem ter um momento de convívio.

Os resultados obtidos por nós são bastante semelhantes aos obtidos nas pesquisas da Aliança Bike (2019) e de Filgueiras e Pereira (2019), o que nos mostra que, mesmo anos após as publicações e o espaço distinto da realização de cada uma das pesquisas, o perfil do trabalho e as condições não sofreram grandes alterações.

Podemos então, através de resultados obtidos sobre o perfil dos entregadores em Presidente Prudente, e também aliados aos diversos perfis semelhantes desses trabalhadores nacionalmente, disponíveis em diversas pesquisas consultadas, classifica-los em três grupos quanto a sua relação de prestadores de serviços para as plataformas: 1) os que dependeriam integralmente como fonte de

sobrevivência, parcialmente e, 2) os que realizam apenas um “bico”, em busca de uma renda extra (Gallucci, 2023), sendo esse último grupo a inspiração para a chamada “economia de bico”, em inglês = *GIG economy*.

É possível dizer então que, por mais que cada pessoa tenha um grau de dependência do trabalho com aplicativo para garantir sua subsistência, a liberdade tão difundida pelas empresas-aplicativo como um dos principais fatores para atrair esses prestadores de serviço, no caso do iFood, os entregadores, ela é inexistente ou ilusória, uma vez que a autonomia apenas diz respeito a trabalhar ou não, pois o restante das escolhas quem faz não são eles (Filgueiras; Antunes, 2020).

O fato do aceite ou não da entrega ser disponibilizado para o entregador, pode passar a falsa sensação de autonomia e liberdade, que é ele quem escolhe como, quando e por quanto tempo trabalhar. Contudo,

existem algumas precondições sociais vitais em operação antes que os indivíduos possam sequer começar a pensar sobre como alocar seu próprio tempo. Essas precondições são determinadas pelo lugar particular dos indivíduos na ordem social, dando a alguns deles muito mais ‘liberdade’ [liberty] (ou ‘liberdade’ [freedom]), enquanto limita com o mesmo golpe a igualdade dos outros. (Mészáros, 2015, p. 93).

A realidade, porém, de muitos entregadores é a de precisar de dinheiro para sobreviver, sendo então a liberdade e a autonomia mais uma falácia impregnada pelo neoliberalismo de plataformas do século XXI, afetando mais diretamente aqueles menos favorecidos pelo sistema, reflexo direto e ampliado pelo Toyotismo.

A autonomia e liberdade são, até mesmo para os próprios entregadores, já sentidas apenas como aparente, como algo irreal. O que existe é apenas uma mera flexibilidade nos horários para se exercer o trabalho e as entregas. (Aliança, 2023).

O fato é que a contradição é inerente ao modelo de funcionamento adotado pelo iFood, no tocante à relação com os entregadores, pois precisam estar disponíveis o máximo de tempo possível, mas são considerados autônomos (Camargo, 2022).

Assim, podemos chegar ao seguinte perfil de entregador da iFood em Presidente Prudente: são em maioria homens, com mais de 25 anos, 55% recebem, mensalmente, em média, menos de R\$2.000,00, e trabalham entre 6 e 7 dias por semana, com mais de 10 horas diárias. Sem contar que, além de realizarem as entregas com o aplicativo, majoritariamente à noite, mais da metade possui outro emprego. E ainda, que 45% deles começou com as entregas pelo aplicativo durante o período da pandemia, e que quase 40% dos entregadores já sofreu algum tipo de violência enquanto trabalhava, aproximadamente 30% algum acidente e, ainda assim, apenas 13% classificam a relação com o aplicativo ruim.

AS QUESTÕES JURÍDICAS LEGAIS RECENTES SOBRE O TRABALHO PLATAFORMIZADO E UBERIZADO

Assim como o fenômeno do trabalho plataformizado é resultado de diversas décadas de capitalismo, “o trabalho e o direito não são fenômenos estáticos, estando em constante evolução e reconstrução (Vitorino, 2022, p. 13), a história é contínua, comparados, em matemática, não a uma progressão aritmética, mas sim geométrica, sendo um acúmulo e multiplicações de acontecimentos (Vitorino, 2022).

Quando pensamos nas novas TDICs e as supostas “novas” formas de organização do trabalho que estão diretamente ligadas à sua utilização, vemos não se tratar de nada mais que estratégias de contratação e gestão de trabalho que mascaram o assalariamento, flexível, terceirizado, também heranças diretas do toyotismo. Essa recusa em condicionar a empresa-aplicativo como empregador é uma estratégia antiga, mas que ganhou força com as novas tecnologias e plataformas, subordinando os trabalhadores e elevando os níveis de exploração do seu trabalho a patamares nunca antes vistos. As legislações vêm sofrendo para agir contra as novas formas de controle que as TDICs impõem, pois, por um lado, todo o aparato tecnológico-algorítmico tornaria mais fácil a regulamentação, mas, por outro, é justamente isso que é utilizado pelas empresas bilionárias para se protegerem. Podemos então dizer que a uberização é uma forma de angariar força de trabalho sem pagar pela força de trabalho.

A ligação existente entre tecnologia e trabalho é marcante, pois são imbrincados historicamente, afinal, as tecnologias são fruto do trabalho humano e dos processos de relações de produção (Grohmann, 2020a). Desatrelar trabalho de tecnologia em pleno século XXI já seria uma irresponsabilidade e uma blasfêmia teórica, porém, fazer isso enquanto o assunto é o trabalho em plataformas digitais é impensável e impossível.

Podemos, porém, traçar alguns pontos chave no decorrer da linha do tempo para entendermos como chegamos ao capitalismo de plataformas. O primeiro passo é justamente a Primeira Revolução industrial, ocorrida na Inglaterra em meados do século XVIII, ocasionando o início das primeiras substituições de mão-de-obra humana (Vitorino, 2022).

Como impacto direto da Primeira Revolução, a sociedade inglesa, e mais tarde a do mundo ocidental, se viu dividida entre duas grandes classes econômicas, a burguesia e o proletariado, onde a primeira era dona dos meios de produção e pagavam pelo trabalho, e a segunda vendia sua força de trabalho aos primeiros.

Durante esse período, em que a lei do mercado, com o empregador ditando as regras sem interferência do Estado, surgiram, em busca de melhorias nas condições dos trabalhadores, as *trade unions*, que podem ser considerados os pais dos sindicatos (Vitorino, 2022).

Frente a um cenário de intensas mudanças surge o Direito do Trabalho, afetado não apenas pela Revolução Industrial, mas também pela Revolução Francesa e pela constante exploração desumana do trabalho (Vitorino, 2022).

Em sequência, durante a Segunda Revolução Industrial (Taylorista-Fordista) até o início da Grande Guerra, o Direito do Trabalho se consolidou, criando a Organização Internacional do Trabalho (OIT) (Vitorino, 2022).

Nesse momento as primeiras definições de direitos para os trabalhadores começaram a aparecer pelo mundo, com a Inglaterra fixando jornada máxima de 10 horas diárias para o homem adulto, e vale ressaltar o “homem”, pois apenas estes tinham essa garantia. (Vitorino, 2022).

Nos Estados Unidos a jornada foi fixada em 8 horas de trabalho (Oliveira, 1994, p. 72) e no México, em 1917, a constituição trouxera diversos direitos aos trabalhadores

como a jornada de 8 (oito) horas; jornada noturna de 6 (seis) horas; proibição de trabalho noturno insalubre e perigoso para as mulheres e para os menores de 16 (dezesesseis) anos de idade, bem como, a proibição de trabalho noturno industrial; 01 (um) dia de descanso a cada 06 (seis) dias de trabalho; salário mínimo; para trabalho igual, igual salário; restrição ao trabalho extraordinário, devendo ser pago, no mínimo, com 50% (cinquenta por cento) de acréscimo; estabilidade absoluta para todos os trabalhadores; entre outros.” (Vitorino, 2022, p. 20).

O salto existente entre a Segunda e a Terceira Revolução Industrial (Toyotista) são gigantes, porém nada comparados à Quarta, ou Revolução 4.0. A grande diferença, e talvez uma de suas principais características, é a fusão de inúmeras tecnologias que interligam os mundos digitais e real, ou mais propriamente a velocidade, amplitude, profundidade, e impacto sistêmico (Thomaz Junior, 2023).

Vitorino (2022) chega a fazer uma referência a Goodwin (2015) para tratar da possibilidade que a Quarta Revolução industrial apresenta, onde “o UBER, a maior empresa de táxis do mundo, não possui sequer um veículo. O Facebook, o proprietário da mídia mais popular, não cria nenhum conteúdo. O iFood, maior entregador de comida, não possui uma cozinha.” (Vitorino, 2022, p. 22).

O reconhecimento da relação de emprego é uma conquista histórica que finalmente reconheceu a importância da saúde física e mental, transformando um vínculo de trabalho em um vínculo jurídico de direito, que está presente quando existem as características de personalidade, não-eventualidade, subordinação, onerosidade, é executado por pessoa física e com os riscos cabendo ao empregador (Brasil, 1943).

O empregado é então, diante do aparato protetivo trabalhista, definido no artigo 3º da CLT “[...] toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário” (Brasil, 1943).

De maneira geral, mas não esquecendo de autores como Mészáros, Antunes e Thomaz Junior, o patrão, é aquele que está na classe dominante da sociedade, que possui o controle dos meios necessários da produção de mercadorias, vendendo aos trabalhadores o que eles mesmos produzem em forma de mercadoria, obtendo assim lucro e acumulando capital (Cant, 2021).

Os trabalhadores, por sua vez, são a classe que precisa trabalhar ou vender força de trabalho ou ainda se vincular sob outros formatos ao circuito mais amplo da produção de mercadorias e de mais-valia, para sobreviver, e é nesse processo de extração de trabalho não pago, hegemonizado pelo capital que os trabalhadores propiciam o enriquecimento dos patrões. Compondo a maioria da sociedade, os trabalhadores não se beneficiam da maneira como ela é governada, mas são pilar fundamental no sistema capitalista, sem eles este ruiria (Cant, 2021).

Para ser configurado um vínculo empregatício

é necessário a existência dos cinco elementos dispostos no art. 3º da CLT, quais sejam: trabalho por pessoa física, pessoalidade, não-eventualidade, onerosidade e subordinação, sendo que a ausência de um ou mais requisitos enseja a descaracterização do vínculo” (Martins *et al*, 2021, p. 142).

Os requisitos para o reconhecimento de vínculo podem ser destrinchados e explicados de maneira aprofundada, porém cabe aqui apenas um breve resumo de cada, a começar pela pessoalidade, que diz que o trabalho deve ser realizado por pessoa física.

Em segundo lugar, a onerosidade, diz respeito ao trabalhador receber remuneração paga pelo seu empregador por seus serviços prestados. Em sequência, com a não eventualidade, cobra-se que o serviço seja prestado de forma habitual.

A subordinação é outro requisito, esse talvez um dos mais questionados pelas plataformas, iFood incluso, quando se busca reconhecimento de vínculo. Nele a imposição de ordem hierárquica é passada do empregador para o empregado, este sendo subalterno, com o empregador tendo poder de comando sobre todos os fatores do serviço.

Para além da existência do vínculo empregatício, que é a relação entre empregador e empregado atendendo a alguns requisitos legais (Martins *et al*, 2021), “o contrato de trabalho com vínculo de emprego caracteriza o que chamamos contrato individual de trabalho” (Balbitoni, 2017, p. 21).

Em um contrato flexível existem diversas diferenças em relação ao contrato individual de trabalho, com registro em carteira. Krein et al (2021) apresenta as características de um contrato flexível, sendo elas

1) o horário previsto não é em tempo integral; 2) o rompimento do vínculo está préprogramado; 3) os direitos trabalhistas são mais rebaixados; 4) aumenta a liberdade do empregador em manejar a quantidade de horas a serem contratadas; 5) as responsabilidades

do empregador são diminuídas; 6) a busca de as empresas em descaracterizar a relação de emprego.” (Krein *et al.* 2021, p. 152)

Com a CLT imposta, o que se buscou foi agrupar tudo o que existia em relação a trabalho no Brasil em um só local, uma base forte que defenderia os trabalhadores e que, mais tarde, frente à Constituição Federal de 1988, seria mantida e aprimorada (Gallucci, 2023).

Os direitos conquistados após tanta luta, sofreram alterações com a contrarreforma trabalhista, Lei 13.467, de 11/11/2017 que, como nos lembra Martins *et al* (2021), apresentou novas formas de relação de trabalho como: terceirizados para atividade-fim, trabalhadores remotos, trabalhadores intermitentes, trabalhadores eventuais (*freelances*) e trabalhadores autônomos.

Dentro dessa nova flexibilização do trabalho, diversos direitos são corrompidos e deixam de existir para diversas categorias. No caso do trabalho plataformizado, os entregadores do iFood, por exemplo, poderiam ser enquadrados em mais de uma das novas categorias de relação laboral.

O fato é que todo o processo de uberização, ao qual o iFood faz parte, não é nenhuma novidade, como já foi dito, e busca-se incansavelmente, através de campanhas midiáticas milionárias, *lobbys* e empresários dos mais diversos setores, legaliza-la antes que alguma regulamentação seja possível, ou “legalizar a ilegalidade, ou, se quisermos, formalizar o informal”. (Praun, Antunes, 2020, p. 183)

O ponto em que a terceirização e a precarização do trabalho atingiram é

o da transferência de trabalho, custos e responsabilidades não mais para as empresas em redes de subcontratação, mas para a multidão de usuários-trabalhadores. Atualmente, essa transferência de trabalho está explícita em diversas plataformas digitais que contam com a adesão da multidão de usuários-trabalhadores e da multidão de usuários-consumidores (Abílio, 2019, p. 4).

Em meio a falácia do empreendedorismo que os aplicativos tentam impor aos trabalhadores, ao sistema de “parceria” que o iFood afirma existir entre eles, empresa-aplicativo, e entregador, trabalhador, está implícita a fuga de responsabilidade do aplicativo, passando para o próprio entregador a sensação de ser responsável por seu sucesso ou fracasso, tornando-se uma espécie de empreendedor/proletariado de si próprio, como bem lembra Antunes (2018).

Cabe fazer aqui uma diferenciação importante, que é sobre a relação de trabalho e a relação de emprego. Em suma, a relação de emprego precisa possuir os requisitos citados anteriormente, enquanto, por sua vez, a relação de trabalho ocorre numa prestação de serviços entre pessoa física ou jurídica que não preencha os requisitos da relação de emprego.

Camargo (2022) aponta, então, que, quanto ao vínculo empregatício, encontram-se, atualmente, três tipos de ocorrências: a primeira, que não existe vínculo de emprego entre trabalhador plataformizado e aplicativo devido a uma não subordinação ou até mesmo a ausência dos demais

elementos que caracterizam um vínculo; a segunda aponta a necessidade de se criar novas leis capazes de enquadrar o trabalho via plataformas; a terceira, por fim, apresenta a CLT atual, em conjunto com a constituição, capazes de reconhecer o vínculo de emprego e que esse existe na relação trabalhador-plataforma. Uma das pessoas “partidárias” da segunda tese é o próprio CEO da empresa, Fabricio Bloisi. Em texto publicado na Folha de São Paulo, defende que sejam criadas novas regras com relação ao trabalho (Camargo, 2022). Porém, “Verifica-se claramente que o iFood evita o reconhecimento do vínculo de emprego nos moldes celetistas. Seu discurso enquadra-se no molde neoliberal de defesa da meritocracia e do empreendedorismo.” (Camargo, 2022, p. 55).

O que, por outro lado, nos dizem Oitaven, Carelli e Casagrande (2018) é que o instrumento responsável pela regulação das relações de trabalho está desatualizado para o século XXI, não importando então qual a denominação receba, e que a subordinação atual a que se sujeitam os entregadores está mais próxima da série Black Mirror, da Netflix, com seu controle algorítmico e digital, do que do filme Tempos Modernos, que buscou imaginar a subordinação e controle dos trabalhadores através das tecnologias que, por mais que a frente da sua época, não são páreas para a realidade das heranças Toyotistas.

No trabalho de Torres, et al. (2023), ao analisar a situação de entregadores da plataforma Rappi, muito semelhante ao iFood em vários aspectos, fica claro que, do total de mais de 102 entrevistados, “mais da metade deles não apenas trabalham por quantidade de horas semanais suficientes para seu enquadramento como trabalhador integral, como também ultrapassam o limite legal, inclusive atingindo jornadas superiores a 70 horas” (Torres, et al. 2023, p. 117).

Fato é que, segundo aponta a reportagem de Barros (2023), um estudo de uma agência pública dos Estados Unidos calculou que os entregadores passem, de fato, apenas 60% do tempo diário disponível, realizando as jornadas, e seria objetivo do estado regulamentar para que os 40% em que não está trabalhando, mas disponíveis, seja remunerado.

Os trabalhadores de plataformas, sejam os entregadores do iFood ou motoristas da Uber, passam boa parte do tempo em espera para o próximo chamado ou em deslocamento até o ponto de partida para a próxima corrida. Se considerarmos a projeção feita pela agência municipal de proteção dos consumidores e dos trabalhadores de Nova York, os 60% do tempo trabalhando, em uma jornada de 10h diárias, representariam um total de 4h de disponibilidade não remunerada e que estaria sendo contado, por exemplo, nas projeções da Amobitec (Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia), entidade em que iFood e Uber fazem parte.

Existem, atualmente, diversos grupos de pesquisa espalhados no Brasil que buscam compreender o universo dos trabalhadores de aplicativos. Alguns desses grupos, aos quais faz parte Paula Freitas de Almeida, doutora em Desenvolvimento Econômico, são a Diretoria da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho (ABET), a Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar das

Reconfigurações do Trabalho (REMIR Trabalho) e o Fórum Social Mundial Justiça e Democracia (FSMJD), além de outros já citados e que ainda serão mencionados, serviram de base para os aprofundamentos e conclusões da autora e contribuíram para a elaboração deste trabalho.

A suposta liberdade concedida pelos aplicativos para os trabalhadores pode ser sentida através da fala do entregador Felipe que, em meio a uma conversa cedida para nossa pesquisa, afirmou que “[...] não compensa trabalhar registrado. Quando que você vai tirar R\$4 mil? Tem tudo os descontos e mais que tiram no salário, não vale a pena. Aqui eu vou e tiro limpo esse dinheiro [...]”.²⁶

É importante notar na fala dos trabalhadores que os descontos da CLT os incomodam, mas os benefícios e seguridade imposta por ela são completamente esquecidos. No caso de Felipe, que comentou sobre os R\$4 mil que ele consegue mensalmente, não foi feito o desconto dos gastos com os mais custos operacionais, seja combustível, alimentação, manutenção da moto etc., ou com a garantia de direitos em caso de acidentes, um teto limite para as jornadas. Esses aspectos, que tanto são valorizados em um emprego formal, são ignorados no caso dos dois entrevistados.

Como visto em diversas pesquisas na área e comprovado por nós em Presidente Prudente, existe esse enorme desgaste e custo que fica para o trabalhador que, muitas vezes, aceita a situação, de fato, sem questioná-la, ainda que nada pudesse fazer contra, afinal, para poder exercer as entregas com o aplicativo ele aceita os termos de uso.

Todos esses apontamentos nos levaram a concluir que para uma parcela dos entregadores ainda está intrínseco o ar de empreendedorismo, com até mesmo uma defesa da precarização sendo feita de maneira indireta ao ser dito que não valeria a pena trabalhar registrado.

Voltando a explorar a fala de Antônio, a atenção que foi dada para comentar sobre seu pagamento e material de trabalho é interessante. A empresa que ele trabalha, uma pastelaria, fornece a moto para as corridas, e o pagamento é recebido na integralidade pelo entregador. Tais pontos não são os mesmos apontados, contudo, por Maicon. Para ele, a quem os custos são integrais, o sentimento é de precarização, e assevera que

Eu, [...] sempre tento pensar que a gente vive um sistema político específico né, que tudo depende de grana e que se for pensar na pirâmide desse sistema político eu sou uma pessoa privilegiada, tenho família, meus pais tem o negócio deles, eu tive a oportunidade de estudar, essa profissão eu tô nela porque eu escolhi, então eu poderia dizer que tá tudo bem. [...] eu entendo que todo trabalho é útil e importante e acho que todo trabalho deveria ser respeitado e valorizado, tá ligado? Mas isso não me faz deixar de pensar que minha profissão é precarizada né, que eu tenho uma profissão extremamente importante e extremamente perigosa, e isso é muito importante se a gente for pensar, que não entrega dignidade que é de acordo com fazê-la, não se dá o valor devido a profissão e... tá ligado? Não deixo de ter minhas queixas. Eu costumo falar que eu amo e odeio ser motoboy, porque é muito massa andar de moto mano, é muito massa fazer as entregas, conhecer gente nova, ir nos restaurantes, eu acho toda essa parte muito legal, o trampo em si me agrada, me apetece. O

²⁶ Informação oral obtida através de entrevista em 11/06/2022, na cidade de Presidente Prudente.

foda é o prestígio, o foda é a grana no fim do mês, o foda é o tempo que eu tenho que colocar nisso pra ter uma certa dignidade, tá ligado? Essa parte é difícil, tá ligado?²⁷

Ainda sobre a falsa ideia de liberdade, o entregador, André, comentou: “Ultimamente não tem valido a pena ser registrado. Os lugares estão pagando mal. Até mesmo entre os apps tá ruim. O iFood é o que paga melhor. Eu foco no iFood por isso, é onde tá pagando mais”.²⁸

Em ambas as falas é possível notar que os entregadores colocam em primeiro lugar, quando perguntados sobre por que o iFood, a questão de dinheiro e fazem direto a comparação com um emprego fixo. Entretanto, percebe-se uma diferença nas falas, enquanto o primeiro, Felipe, comenta sobre os descontos que existem no salário de um emprego formal, o segundo, André, comenta apenas sobre a questão monetária por entrega.

Em sua tese de doutorado (Almeida, 2023) aponta a preocupação com a segurança e relações de trabalho da categoria dos entregadores de aplicativo. Para ela, é necessário que as regras deem efetivas condições e liberdade para que, por exemplo, os entregadores rejeitem pedidos.

O direito à rejeição de pedidos deve ser ilimitado e sem inibições ou punições, sejam elas financeiras ou por meio da diminuição do número de pedidos recebidos pelo entregador, o chamado bloqueio branco. É importante salientar que, como visto em diversas pesquisas sobre o tema, os entregadores são constantemente punidos de maneira arbitrária pelo aplicativo caso descumpram alguma “regra”, que muitas vezes não é revelada qual foi.

A liberdade dos trabalhadores escolherem quando e onde querem fazer as entregas deveria ser padrão no ramo, e não limitada através de metas ou bônus em períodos e regiões específicas, como em dias de chuva, o que acarreta um risco maior para os entregadores e gera um mal estar no trabalho, até mesmo fomentando uma competição entre os entregadores.

Nesse aspecto, bastaria que o artigo 1º da lei 12.436/11 fosse cumprido. Nele, fica vedado

- I - oferecer prêmios por cumprimento de metas por números de entregas ou prestação de serviço;
- II - prometer dispensa de pagamento ao consumidor, no caso de fornecimento de produto ou prestação de serviço fora do prazo ofertado para a sua entrega ou realização;
- III - estabelecer competição entre motociclistas, com o objetivo de elevar o número de entregas ou de prestação de serviço. (Brasil, 2011)

Esse processo, que Scholz (2013) vai chamar de *gamificação* do trabalho, somente começaram a ser extintos em 2019, quando iFood e Loggi firmaram um acordo com a Prefeitura de São Paulo para pôr fim a essa prática (Lobel, 2019).

²⁷ Informação oral obtida através de entrevista em 09/03/2022, na cidade de Presidente Prudente.

²⁸ Informação oral obtida através de entrevista em 12/06/2022, na cidade de Presidente Prudente.

A *gamificação* é um processo que não é exclusivo das plataformas digitais, iFood incluso, mas que foi aderido por elas. Essas características, típicas de videogames, recebem o nome de gamificação, buscando aumentar o engajamento dos entregadores. Nele, as empresas-aplicativo bonificam os trabalhadores, estabelecem objetivos e lhes dão retornos quanto as tarefas que foram ou poderão vir a ser realizadas. A exemplo, existe uma bonificação para os entregadores que realizarem as entregas no menor tempo, ou fizerem um determinado número de corridas em um final de semana.

A competição e a pressão existente entre os trabalhadores, muito por conta das imposições dos algoritmos, mas também devido as pressões externas e indiretas do ambiente em que vivemos, de uma crise estrutural do capital, uma economia com graves problemas, inflação dos preços em todas as áreas até mesmo em bens de consumos primários, leva os entregadores a realizarem, mesmo que sem saber, a mentalidade institucionalizada pela gigante do varejo dos Estados Unidos, Walmart, a chamada “*beat yesterday*” (supere o ontem, tradução livre) e que é lembrada por Lichtenstein (2006), o que traz os traços da gamificação instaurada no sistema do app.

Outro ponto que está relacionado diretamente com a questão da saúde do entregador seria uma limitação da jornada de trabalho diário, não excedendo as 10 horas da atual legislação, reduzindo assim os riscos de acidentes e possíveis doenças relacionadas ao excesso de trabalho.

Considerando então a saúde do trabalhador como uma questão de Estado e, cabendo a este criar políticas para garanti-la, é preciso coragem para aceitar que as novas formas de trabalho se enquadram como emprego, com o adendo de uma subordinação ainda mais aperfeiçoada pelos algoritmos (Vitorino, 2022).

O cenário atual é, então, ainda obscuro, podendo melhorar aos poucos com as sentenças e as lutas e resistências sendo ampliadas. O que se tem

No caso do iFood, é clara a adoção pela empresa do discurso neoliberal típico, precipuamente ao defender que a empresa não gera precarização, dizendo em português claro que é melhor algum emprego do que nenhum emprego. Porém, talvez por receio de decisões da Justiça do Trabalho, a empresa defende uma nova regulação, desde que mais flexibilizada. (Camargo, 2022, p. 71)

Graças as suas amplas defesas construídas sobre a economia digital plataformizada, as empresas-aplicativo “estão, no momento, livres da obrigação de arcar com os direitos trabalhistas, uma vez que suas relações não possuem um regulamento específico e há dúvidas sobre a aplicação da CLT.” (Vitorino, 2022, p. 23).

No final de abril de 2022 foi lançado pelo Conselho Nacional dos Sindicatos dos Motoentregadores, Motofretistas, Motoboys e Ciclistas do Brasil, em parceria e concordância com sindicatos do setor de todo o país, um manifesto intitulado “Manifesto do Conselho Nacional dos SINDIMOTOS do Brasil, aos governos, Congresso Nacional, imprensa nacional, sociedade civil e

associações de empresas de entregas por aplicativo. Nesse documento diversos temas e pautas são levantadas, sobre as questões relacionadas às condições de trabalho experienciadas pela categoria e pelos efeitos da pandemia de COVID-19 no cotidiano de serviço.

É dito que os signatários são a favor da tecnologia, mas que enxergam as empresas de entrega por aplicativo como gestoras de um trabalho “cada vez mais degradado, inseguro e insalubre, que se realiza e se propaga sem quaisquer garantias ou direitos básicos.” (Conselho Nacional dos Sindimotos, 2022). Dentre as páginas do documento, os autores listam diversas práticas exercidas pelas empresas-aplicativo e que eles consideram prejudiciais, citando inclusive as discussões sobre vínculos empregatícios que já foram deferidas e que estão abertas na justiça.

São ainda condenadas no manifesto as chamadas “práticas antisindicaís” realizadas, exaltando as investigações em curso sobre tais denúncias contra a iFood em vigência na CPI dos Aplicativos na Câmara dos Vereadores de São Paulo. Em seu item 5º é dito que

O conselho Nacional dos Sindicatos dos Motoentregadores, Motofretistas, Motoboys e Ciclistas do Brasil, tem entendimento que o Congresso Nacional não precisa criar mais leis, já temos legislações suficiente, o que não temos é o cumprimento das normas em vigor, principalmente da modalidade motoentregadores, o mesmo congresso, discutiu desde 2001 a 2014, Leis Federais de nº 12.009/09; 12.436/11 e 12.997/14.” (Conselho Nacional dos Sindimotos, 2022).

Ao final do manifesto são apresentadas propostas para buscar, no mínimo, com as empresas de aplicativos, Convenções Coletivas de Trabalho (CCT) e Acordos Coletivos. As demandas são: registro em carteira CBO²⁹ 5191-10 (motociclista); registro em carteira CBO 5191-05 (ciclista); carga horária de 44 horas semanais – segunda a sexta-feira; piso mínimo da categoria – moto/bicicleta; adicional de periculosidade – moto; depreciação do veículo – moto/bicicleta; vale combustível – moto; vale alimentação – moto/bicicleta; cesta básica – moto/bicicleta; seguro de vida 24 horas – moto; assistência médica – moto/bicicleta.

Decisões judiciais na escala mundial (alguns exemplos)

Em termos de regulamentação e como os países vêm lidando com as questões trabalhistas oriundas das relações da economia de plataforma, diversos são os exemplos e resultados em diferentes países e continentes. Gallucci (2023) nos apresenta alguns desses desenrolares onde, por mais que tratando-se de um tema recente e as cortes ainda não possuam um lastro efetivo para ser analisado, já foram disponibilizados e julgados.

²⁹ Classificação Brasileira de Ocupações.

Krein et al. (2021) indica que diversos países já reconheceram vínculos entre trabalhadores e aplicativos, como a França, Suíça, Inglaterra, Espanha e Estados Unidos. Com isso, é possível perceber um avanço, ainda que em países do Norte global, na proteção e luta por direitos que, tende a chegar cada vez com mais no Brasil.

Na Espanha, o Tribunal Supremo definiu que a Glovo, plataforma de entregas via bicicleta, e seus entregadores possuem relação de emprego, pois se enquadrariam nos critérios do país para tal, como a dependência, alienação e o comando das ferramentas e tecnologias por parte da empresa-aplicativo.

Ainda na Espanha, a Inspeção do Trabalho da Catalunha reconheceu vínculo empregatício entre motoristas da Uber e a empresa-aplicativo, por mais que o tribunal tenha visto que exista liberdade de horários, os mecanismos de controle se adequam a uma relação de emprego.

No caso específico espanhol, a empresa condenada, Deliveroo, teve que pagar 1,3 milhão de euros para o sistema de seguridade social do país por conta de seus entregadores serem considerados empregados, e não prestadores independentes de serviço (Gómez; Delgado, 2018).

Na Suíça, entende-se que a Uber deveria ser classificada como empregadora e seus motoristas empregados, em especial no que diz respeito à legislação previdenciária. O órgão que analisou as ações e definiu tal relação, SUVA (Seguro Social de Acidentes do Trabalho) vai ao encontro das políticas de regulamentação do trabalho por aplicativo já vistas em outros países europeus, como a Espanha.

Em outros países a regulamentação para os trabalhadores plataformizados fica numa zona cinzenta entre empregado e autônomo (Kalil, 2019). Para exemplificar, na Inglaterra a classificação é de worker; na Itália é parassubordinado; como trabalhador autônomo economicamente dependente na Espanha, e como contratado dependente no Canadá (Kalil, 2019).

Saindo da Europa e tratando agora da América do Norte, nos Estados Unidos diversas ações já foram movidas dentro do escopo legal da economia de plataforma. Lá, porém, devido ao funcionamento federado das leis, onde cada estado americano possui suas próprias regras, os resultados variam.

Frente as movimentações governamentais e dos próprios trabalhadores em busca de melhores condições de trabalho e regulação do setor, que já começaram, não ocorreriam sem resistência do capital. Representantes de um aplicativo nos Estados Unidos, DoorDash, líder do mercado de entregas no país, ameaçam entrar na justiça contra a regulação alegando que a situação geraria custos insustentáveis para plataformas e restaurantes, em consequência, serão repassados para os consumidores (Barros, 2023).

Na Califórnia, estado conhecido pelas grandes empresas de tecnologia, e berço da Uber, a mais conhecida empresa-aplicativo (*on demand*) do mundo, ações coletivas para reconhecimento dos motoristas de aplicativo como “*independent contractors*” ainda estão em curso.

Já em Massachusetts, estado do Nordeste americano, existem ações coletivas há anos para tentar reconhecer na justiça a relação de emprego dos motoristas de aplicativo e assim estes obterem direitos trabalhistas como todo empregado.

No Canadá, ações coletivas pedem a revisão da inserção dos motoristas de aplicativo como autônomos, pois seriam, na verdade, relações de emprego, se adequando em todas as características básicas para tal naquele país.

Em meio a tantas disputas e propostas envolvendo o mundo do trabalho plataformizado, algumas expectativas foram criadas pelos entregadores, onde “a tendência é atribuir às plataformas a responsabilidade pela organização do trabalho e reconhecer a relação de emprego pelo critério de presunção, como na proposta de Diretiva aprovada no Parlamento Europeu em fevereiro de 2023”. (Aliança, 2023, p. 3).

Decisões judiciais pelo Brasil

Tratar de temas atuais, como o trabalho com aplicativos e plataformas, pode ser visto como novidade, e de fato é, mas não devemos nos iludir com o fato de que a CLT está “parada no tempo” e é incapaz de lidar com o mundo do trabalho do século XXI. Barros (2023) nos apresenta diversos pontos que mostram como, no decorrer dos 80 anos de vigência da CLT, as leis trabalhistas foram se alterando, e como existe um paradoxo entre flexibilidade e intensificação do trabalho, onde, na prática, deve-se trabalhar mais e, graças ao sistema de plataformas neoliberal atual, sem quase nenhuma garantia.

Nesse sentido, um dos principais líderes dos debates por melhores condições de trabalho para a categoria, Abel Santos, entregador do Distrito Federal, que está na área pelo menos desde 2010, possui formação acadêmica e é fundador da AMAE-DF (Associação dos Motoboys Autônomos e Entregadores do Distrito Federal). É responsável pelas pautas e demandas que se tornaram nacionais para os trabalhadores/entregadores (Festi; Borges, 2023).

Exemplo de medidas relacionadas às melhorias das condições de trabalho para entregadores, é o ocorrido no Distrito Federal, com o PL 937/2020, que diz respeito à criação de pontos de apoio para os trabalhadores, com tomadas, *wifi*, cobertura para proteção do Sol, e copa. Contudo, há de ressaltar que anos após sua aprovação e transformação em lei, ainda não foi implementado, por mais polêmico e desafiador que seja esse regimento no Brasil até o momento (Festi; Borges, 2023).

A Amobitec, encomendou uma pesquisa em que os resultados apontaram para ganhos irreais, segundo pesquisadores da UFRJ, dos trabalhadores de aplicativos (Barros, 2023).

Na pesquisa, em uma jornada de 40 horas semanais, a renda líquida poderia ser de quase R\$5 mil para motoristas e mais de R\$3 mil para entregadores. O que, no entanto, o grupo Trab21 (Direito do Trabalho no Século XXI), da Pós-Graduação em direito da UFRJ, diz que esses resultados são inalcançáveis, pois estariam considerando 40 horas de trabalho, realizados com as corridas (Barros, 2023).

Vemos em Festi e Borges (2023) que, para Abel Santos, liderança da classe entregadora, a rejeição à CLT por grande parte dos trabalhadores do setor, em especial dos mais jovens é por falta de informação, uma vez que para o trabalhador as vantagens seriam diversas, desde menor tempo de labuta, férias remuneradas e demais direitos que a lei permite, “o prejuízo maior da CLT seria para a empresa” (Festi; Borges, 2023, p.75).

É, talvez, essa visão que falte para muitos entregadores de Presidente Prudente para entender melhor seu papel na luta por direitos e resistência. Ao conseguirem compreender que são prejudicados pelo modelo em vigência, e que uma regulamentação e ações coletivas específicas viriam a beneficiá-los, e não as empresas, novos passos poderiam ser dados, o que, contudo, ainda não ocorre na cidade.

Em questão de defesa legal dos trabalhadores plataformizados foi criado, durante a pandemia, a rede idvogados.org, um projeto de acesso à justiça para conectar trabalhadores a instituições voluntárias em sua defesa. A ideia surgiu após um programa do jornalista e humorista Gregório Duvivier no canal de televisão HBO, disponível também no youtube³⁰, em abril de 2020, logo no princípio da pandemia. Atualmente, contudo, no segundo semestre de 2023, o site da organização encontra-se fora do ar.

Gallucci (2015) nos mostra como cada vez mais os países procuram entender melhor e definir como devem ser tratadas questões tão recentes como a economia de aplicativo. O Brasil, inserido no contexto mundial como uma forte economia em ascensão, mas ainda assim em desenvolvimento, com milhões de pessoas atingidas não está atrás.

Mas, se formos analisar a subordinação do entregador do iFood, precisaríamos entender a subordinação jurídica. Basicamente

ela é configurada dessa forma quando cabe ao empregador exercer o controle das atividades do empregado, estabelecendo diretrizes, prioridades e o que mais se fizer necessário, incluindo a prerrogativa de definir e aplicar sanções (como multas ou restrições) quando entender que alguma atitude do subordinado apresentou algo em desacordo ao que foi inicialmente estabelecido entre as partes (Gallucci, 2023, p. 36).

³⁰ Disponível em: <https://youtu.be/v3B9w6wWNQA>

Acontece que os acordos “inicialmente estabelecidos entre as partes” nada mais são do que os termos de uso do aplicativo aos quais o entregador é obrigado a aceitar se quiser trabalhar, sendo essa uma decisão unilateral, sem de fato entendimento entre as “partes”, e sim uma determinação de apenas uma “parte”. É nesses termos que os aplicativos, o iFood incluso, se escoram para se defenderem judicialmente quando necessário.

Além dos “termos de uso”, os termos utilizados pelas empresas-aplicativo para tratar de seus trabalhadores também visam gerar imunidade frente às questões trabalhistas legais que possam vir a ser enfrentadas (Van Doorn, 2017). Tornou-se comum, então, uma miríade de nomes para identificar os trabalhadores plataformizados, talvez o mais recente seja “parceiros”.

Quando buscamos, contudo, a definição de parceiro em dicionários, é difícil concluir que o que existe entre iFood e entregadores seja, de fato uma parceria. Define-se “parceiro” como

Pessoa com quem se faz par, com quem se tem uma parceria; parêlha. Indivíduo com quem se tem uma parceria, que se está associado num jogo, divertimento, empresa etc. Associado em geral; companheiro. Aquele com quem se tem uma relação próxima; amigo. Quem age com esperteza; finório.” (Parceiro, 2023).

Atualmente, a parceria defendida pelas empresas-aplicativo, pelo iFood incluso, está caracterizando os entregadores como autônomos. Alguns especialistas, porém, dizem que

apesar que sejam considerados trabalhadores autônomos, o vínculo existente entre os entregadores e as empresas de aplicativos atendem todos os requisitos necessários para o reconhecimento do vínculo empregatício: ser pessoa física, a prestação de serviços é feita de maneira habitual, a personalidade é um serviço oneroso e subordinado (Martins *et al*, 2021, p. 142).

Esse apoio nos termos de uso do aplicativo por parte do iFood é utilizado para desvencilhar qualquer vínculo empregatício, tornando o entregador seu próprio chefe é característica do autogerenciamento do trabalho, um discurso que busca normalizar o “homem-empresa” (Abílio, 2019; Abílio, 2020b).

Graças a uma defesa escorada em cláusulas e termos ambíguos e obscuros, além da ainda recente novidade jurídica que o tema aborda, a maioria das decisões judiciais negam o requisito de subordinação na prestação de serviço dos entregadores, mas algumas poucas decisões favoráveis já estão sendo registradas (Martins *et al*, 2021).

Um dos casos em que houve decisão favorável ao entregador foi, como apresentam Martins *et al* (2021) o da Ação Trabalhista com processo N. 0000388-86.2020.5.10.0004, do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região. No rito

A juíza Katarina Roberta Mousinho de Matos Brandão, em exercício na 4ª Vara do Trabalho de Brasília, reconheceu o vínculo de emprego de um motoboy com a empresa que o contratou para trabalhar entregando alimentos para a iFood. Na sentença, a magistrada condena a iFood subsidiariamente por todas as obrigações trabalhistas envolvidas no processo. Na sentença, a magistrada revela que estão presentes, no caso, os requisitos da pessoalidade, onerosidade, habitualidade e subordinação jurídica que caracterizam o vínculo empregatício. (Martins *et al*, 2021, p. 143).

O iFood, para se defender, alegou que o trabalhador não laborou exclusivamente na plataforma e que o mero uso da plataforma não implica em relação de prestação de serviços e empresa. (Martins *et al*, 2021). Quanto a isso, a juíza

[...] diz que essa relação representa uma nova forma de trabalho, conectando plataformas a trabalhadores, que estão sujeitos a uma autoridade externa que gerencia a demanda do cliente, determina as tarefas a serem realizadas, estabelece o valor de troca do serviço e a força de trabalho necessária, controla a execução da obra e seu desempenho e determina recompensas ou punições”. Como exemplo desse entendimento, a magistrada lembra que no Estado da Califórnia, nos Estados Unidos da América, já foi aprovada lei dando status de empregado aos trabalhadores de aplicativo, incluindo os de entrega de alimentos, como é o caso da iFood. [...] Segunda ela, os entregadores são obrigados a manter o preço estipulado pelo aplicativo, não formam clientela fixa e aceitam entregas em trajetos já estipulados pelo aplicativo, elementos que afastam o caráter de autônomo. (Martins *et al*, 2021, p. 144)

Para a juíza, o iFood não é apenas um aplicativo, e sim uma empresa, que exerce o controle, por mais que descentralizado e virtual, é tão vigoroso quanto um presencial (Martins *et al*, 2021). Com isso ficou decidido a causa como ganha para o entregador, que teve o tempo trabalhado reconhecido como vínculo e foi indenizado.

Esse é apenas um dos casos em favor dos entregadores e demais trabalhadores do mundo do trabalho plataformizado que transcorreu na justiça brasileira. As decisões variam desde negativas para os entregadores, acordos entre empresa e trabalhador e vínculos reconhecidos.

Camargo (2022) nos lembra da existência do Projeto de Lei 3748/20 que visa regular o trabalho sob demanda, os aplicativos inclusos, onde o trabalhador estaria amparado pela CLT e aos direitos por ela garantida, como salário-mínimo/hora, licença-maternidade, repouso semanal remunerado, férias remuneradas e afastamento remunerado temporário por incapacidade.

Krein *et al*. (2021) nos mostra que, entre fevereiro e agosto de 2020, existiam 61 projetos de lei sobre o trabalho via plataforma digital, sendo alguns deles especificamente tratando de temas relacionados à pandemia de COVID-19, mostrando que esse momento foi um ponto de virada para a atenção de órgãos e da população para visibilidade da classe.

Fica claro, então, que a regulação do trabalho via plataforma, em especial dos entregadores de *delivery*, ganhou atenção durante a pandemia de COVID-19, onde a demanda por pedidos e a oferta de mão de obra aumentou devido a diversos fatores, compondo de vez as pautas de discussões jurídicas em nível nacional (Camargo, 2022).

Através da pesquisa de Camargo (2022) conseguimos reunir um arcabouço de resultados judiciais relacionados ao iFood em duas regiões do tribunal do trabalho que corriam na justiça no momento de consulta, em maio de 2021. Por mais que não sejam tão recentes, esses dados nos dão uma boa base do que vêm sendo decidido nos tribunais frente a temática.

Os resultados apresentados foram coletados através de decisões dos Tribunais Regionais do Trabalho (TRT) da 2ª Região (SP) e da 3ª Região (MG), o que nos oferece um bom parâmetro nacional, pois esses são os dois estados mais populosos do Brasil, respectivamente.

O que se verifica é que, nas ações coletivas movidas para fim de reconhecimento de vínculo, o resultado foi, em sua maioria, negativo para os entregadores, e positivo para as empresas, seja o iFood, ou mesmo a subsidiária OL que gerenciava o entregador (Camargo, 2022).

No caso das ações movidas de maneira individual, a balança pesou mais para o lado dos reclamantes contra as empresas (Camargo, 2022), identificando ainda

[...] os operadores logísticos em grande parte pertencem igualmente a classe-que-vive do-trabalho. Em sua Ação Civil Pública (1000100-78.2019.5.02.0037), o MPT classifica os OL como testas de ferro (um arremedo de empresa de entregas de mercadoria), sendo nada mais do que intermediários escolhidos para mascarar e obstaculizar, ainda mais, a relação de emprego, ou ainda, laranjas responsáveis tão somente pelo repasse dos valores e por exigir o cumprimento de escalas. (Camargo, 2022, p. 63).

Isso reforça que a Operadora Logística também não detém o controle de nada no processo, ou seja, permanece com o aplicativo.

Em outro caso, na sentença do processo nº 0010533-60.2020.5.03.0017, é dito que

A Reclamada, ao contrário do que alega, não se restringe a realizar o elo entre clientes que precisam de mercadorias/serviços e os motofretistas responsáveis por realizar esta entrega. A Ré, a bem da verdade, é a responsável por prestar estes serviços de oferta e/ou intermediação da oferta de bens e serviços por meio de transação que se inicia na internet e é finalizada com o recebimento de produtos ou serviços no mundo físico, controlando toda a atividade em questão, sendo que para sua realização utiliza o trabalho realizado pelos motofretistas. No particular, esclareça-se, para evitar alegações de omissão, que a Ré não é simples empresa de tecnologia, regulada pelo marco civil da internet, na medida em que controla e presta serviços de oferta e/ou intermediação da oferta de bens e serviços, utilizando os motofretistas, como o Reclamante, para tanto.” (Camargo, 2022, p. 65).

Existem também sentenças que, por mais que se reconheça a situação precarizada de trabalho dos entregadores, em especial do tipo nuvem, o vínculo é negado, como no caso do processo nº 0010761-96.2019.5.03.0008, com a justificativa que

No direito brasileiro atual, não há lei que discipline de modo específico as relações contratuais existentes por meio de aplicativos, fenômeno recente da sociedade contemporânea e genericamente intitulado de "uberização". Não há dúvida da maior fragilidade econômica e jurídica dos motoboys em relação aos seus parceiros, mas certamente a vinculação existente entre entregador e plataforma digital não se enquadra nos requisitos

Camargo (2022) ainda aponta que toda a atividade de entrega é organizada pelo iFood, restando ao trabalhador apenas o trabalho manual de coleta e deslocamento, estes também designados pelo aplicativo, caracterizando o caso de subordinação.

Para fim de entender os passos da regulamentação, o trabalho de Soares (2023), que monitorou 61 projetos de lei no Congresso Nacional, um quarto deles foi apresentado na semana do primeiro Breque dos Apps, em 1º de julho de 2020, o que demonstra ao mesmo tempo a repercussão dos movimentos de resistência e de lutas, mas também o caráter populista do que estava sendo proposto, com poucos, à época, processos de longo prazo sendo discutidos, e diversos de cunho emergencial para atender as demandas criadas frente ao enfrentamento da pandemia de COVID-19.

Como nos lembra Soares (2023), a categoria dos entregadores de aplicativos foi enquadrada como essencial durante o período de pandemia de COVID-19, logo em sequência da decretação de estado de calamidade pública, em 20 de março de 2020, através do Decreto nº 10.282 dia (Brasil, 2020), o que fez com que os trabalhadores ficassem expostos ao vírus, pois sua atividade não seria suspensa.

Os entregadores do iFood estão atualmente em um momento de transição, vindos desse momento pós pandemia, em que foram elevados em grau de importância, alcançando “direitos” e garantias que agora buscam ser melhoradas e mantidas. A resistência encontrada, em diversas frentes é o que tem sido impeditivo de maiores avanços, ainda que já ocorram alguns, e iremos comentar adiante.

Por outro lado, Camargo (2022) relembra o argumento utilizado para negar a subordinação é o fato do entregador poder escolher não fazer a entrega, de poder trabalhar na hora que escolher e por quanto tempo quiser, sem nada pré-fixado, retirariam a subordinação (Camargo, 2022).

Contudo, verifica-se, segundo Olivion (2020) que a tendência atual que vem sendo seguida é a de não reconhecer o vínculo, com 432 ações julgadas envolvendo plataformas de entrega, com cinco sendo procedentes, 81 parcialmente procedentes, 172 improcedentes, além de 97 acordos e 40 desistências.

Para Gallucci (2023), no entanto, não restam dúvidas quanto aos aplicativos exercem sim o papel de patrão nessa relação, e um papel muito mais exigente que os padrões originais taylorista-fordista, e que se tornaria ainda mais implacável com o advento do Toyotismo e suas heranças difundidas com a Quarta Revolução Industrial.

Martins, et al. (2023) ainda lança uma reflexão sobre a ideia de o vínculo tradicional de empregabilidade indicar formas de controle mais efetivas e intensas. Para ele, o modelo

plataformizado logo se prova muito mais controlador e limitante para o trabalhador, “especialmente ao minar condição de organização e resistência” (Martins, et al. 2023, p. 99).

Buscando contribuir para a resolução das decisões sobre o tema no Brasil, o que a ANEA propõe, além de se voluntariar para participar no processo de elaboração de normas que regulamentem o trabalho nas plataformas digitais, é a alteração da ‘Lei do Motoboy’ de 2009 (Lei n. 12.009, de 29 de julho de 2009) (Brasil, 2009), que define condições e taxas de regularização excessivas, e que, seria uma das causas da informalidade e vulnerabilidade deste trabalho (Aliança, 2023).

Como propostas, o que a ANEA (Aliança, 2023) sugere é

- I** - a formalização da relação de trabalho, considerando uma relação de vínculo empregatício;
- II** – acesso à previdência social;
- III** – garantia de remuneração mínima, incluindo o tempo à disposição, acrescido de 30% por periculosidade, pagamento de taxas realizadas no mês, acrescida à remuneração por hora trabalhada, 13º salário, auxílio alimentação e férias anuais remuneradas de 30 dias;
- IV** – definição de jornada de trabalho e descanso semana, mantendo a flexibilidade da escolha de horários de início e término da jornada, não podendo ultrapassar 10 horas diárias e com descanso semanal de 24 horas consecutivas;
- V** – responsabilidade por custos e equipamentos serão da plataforma;
- VI** – responsabilidade por contratação de seguros de acidente;
- VII** – responsabilidade de remuneração em caso de doenças ou acidentes através de auxílios;
- VIII** – garantias contra desligamentos e bloqueios abusivos, necessitando justificativa por escrito e aviso prévio de 30 dias;
- IX** – condições de trabalho e serviço de apoio de responsabilidade das plataformas, fornecendo gratuitamente todos os materiais necessários e disponibilizando pontos de apoio para os entregadores em todos os municípios em que atuam;
- X** – liberdade de associação sindical;
- XI** – transparência do funcionamento do algoritmo;
- XII** – direito a registro na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria moto-frete, além de revisão da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, para contemplar outras formas de enquadramento. (Aliança, 2023)

Alinhado ao pensamento de Filgueiras e Antunes (2020), Rebechi e Baptistella (2022) defendem que é difícil contestar o fato de as plataformas gerenciarem, sim, o trabalho dos entregadores, pois

são seus aplicativos, submetidos a uma determinada lógica algorítmica criada pelas empresas, que determinam, por exemplo: quais entregas serão realizadas; a frequência das entregas e sua localização; que remuneração o entregador receberá por entrega realizada; quem pode ser cadastrado (e permanecer) no aplicativo. Existe uma série de normas estabelecidas pelas empresas a serem seguidas obrigatoriamente pelos entregadores, as quais estão indicadas nos “termos de uso” das plataformas aceitos por eles e que prescrevem a gestão de seu trabalho. (Rebechi; Baptistella, 2022, p. 86)

A questão dos “termos de uso” da plataforma também é muito explorada por Rebechi e Baptistella (2022), pois oferecem um poder desproporcional para a empresa sob os entregadores. Se a autonomia para o trabalho de fato existisse, é difícil imaginar um instrumento como esse que, além de tudo, serve como defesa jurídica para a plataforma.

Krein *et al.* (2021) colabora com a lógica de não existir uma autonomia para os trabalhadores plataformizados, que essa não passa de discurso empresarial que busca passar a noção de “chefes de si mesmos”, empreendedores. O que existe para o autor é, na verdade, uma burla da legislação social e trabalhista.

Como caso recente podemos citar também a condenação da Uber, por parte da justiça do trabalho paulista, em que a empresa seria obrigada a pagar R\$1 bilhão em indenizações e assinar a carteira de seus motoristas (Honório; Nicoceli, 2023). A decisão, que é em primeira instância, ainda é passível de recursos e nenhuma atitude ainda foi tomada pela Uber, alegando que esta vai contra ao que se tem visto no próprio TRT de São Paulo em segunda instância e até mesmo em decisões do STJ (Superior Tribunal de Justiça).

É possível perceber então que existem diversas decisões legais no Brasil quanto as plataformas, e que aqui apresentamos apenas um pequeno recorte de alguns exemplos delas. Com resultados, em sua maioria, favoráveis às plataformas, parece haver um consenso em esperar, de fato, a existência de uma lei que regule a relação de trabalho, pois enquanto atuarem em terrenos obscuros da jurisprudência a ambiguidade de decisões e conclusões é o cenário que se perpetua.

O caso específico de Presidente Prudente

O que foi observado através de conversas com os entregadores na cidade de Presidente Prudente, e com base em trabalhos relacionados ao Brasil, sobre o tema de trabalho plataformizado, é que “o processo de desmistificação do autogerenciamento no trabalho em plataformas digitais ocorre quando a exploração passa a ser percebida e exposta pelos trabalhadores(as)” (Araujo, 2023, p. 226). Ou seja, os próprios prejudicados pelo *modus operandi* percebem o que está acontecendo, deixando de ser submissos ao capital por completo, nem que seja com a formação de um embrião de resistência ao sistema.

Com as dificuldades apresentadas para a mobilização dos entregadores, em atos ou ações em locais físicos, ainda que essa possa ser mais presente no mundo digital, via grupos de conversa em redes sociais, não foi surpresa para nós, ao buscar no *site* do Tribunal Regional do Trabalho 15ª Região (TRT-15), ao qual Presidente Prudente faz parte da jurisdição, não encontrar nenhuma ação contra o iFood.

Por mais que não essenciais para determinar a presença ou não da luta e da consciência de classe dos entregadores, essa inexistência de ações judiciais contra a empresa-aplicativo na maior cidade da região e base de nossa pesquisa, é um forte indício de que ainda há muito o que ser discutido sobre o tema.

A existência de processos contra o iFood em outras cidades da jurisdição do TRT-15 é interessante de ser destacado pois, algumas delas, como Araçatuba, Araraquara, Jaú e Limeira, dentre outras, são menores ou semelhantes em termos de população e relevância regional que Presidente Prudente, novamente, provando que muito há de se comentar e abordar sobre o tema.

É claro que, pelo fato do iFood ser uma empresa com atuação em escala nacional, alterações que o aplicativo seja forçado a tomar por instâncias mais elevadas da justiça irão influenciar Presidente Prudente, por mais que não tenham originado nela. Contudo, as mobilizações locais são válidas para conseguir melhorias pontuais e que podem ser um bom ponto de partida para futuros avanços, como foi visto no caso dos pontos de apoio no Distrito Federal.

É, então, de suma importância a presença do Estado, no caso de Presidente Prudente, representado pelos agentes da esfera municipal de administração e legislação pública, agirem para defender o interesse e direitos dos entregadores que, em momento algum devem ter um tratamento diferente das condições mínimas esperadas de qualquer cidadão, visto que esses não estão conseguindo agir por conta própria.

Por fim, Antunes (2009) já apontava para a intensificação da crise de um sistema em constante crise, onde afloram traços de “empreendedorismo”, com formas que variam desde a superexploração até a própria autoexploração do trabalho, encimadas na degradação sistêmica do trabalho (THOMAZ JUNIOR, 2023). Esses são os desafios que devem ser superados em vias de atingir melhores condições e garantias de direitos básicos e essenciais.

HIPÓTESES PARA O ATUAL CENÁRIO DE RESISTÊNCIA E PERSPECTIVAS FUTURAS

Em termos teóricos, que tangem não somente à Geografia do Trabalho, mas à Geografia como ciência social, a precarização do trabalho, atrelada à plataformização, como efeito colateral direto do avanço das novas TDICs e da Indústria 4.0, nos levam a pensar se “a subsunção do trabalho vivo ao trabalho morto e a precarização do mundo do trabalho banalizaram a violência e a morte (Guimarães, 2015, p. 52) e “o que fazemos diante disto? Perdemos a capacidade de nos indignar. Passamos a conviver com a violência, numa espécie de patologia social da indiferença, a maior das patologias geográficas. (Guimarães, 2015, p.52).

O excesso de trabalho é um mal que aflige a toda a sociedade, de uma maneira geral, mas que quando colocado no âmbito do trabalho plataformizado, do entregador do iFood, torna-se ainda mais perigoso. Esse trabalhador que está nas ruas, no caso de Presidente Prudente, com uma moto, corre o risco de ocasionar um acidente em que os efeitos colaterais, os afetados, podem ultrapassar sua

singularidade, atingindo terceiros. No trânsito todo cuidado e atenção podem fazer a diferença, e o trabalhador exaurido de uma longa jornada de trabalho, com a cabeça latente de preocupações financeiras, pode ser um perigo para si mesmo e para outros.

Quais seriam as possíveis saídas, as possíveis alternativas para os entregadores melhorarem suas condições de trabalho? Podemos pensar em uma outra lógica de organização do trabalho, uma espécie de corporativismo, podemos também pensar em uma regulamentação do trabalho nas plataformas digitais, mas, talvez, o que leve os entregadores a ambas as alternativas anteriores é a organização coletiva, a luta coletiva, a formação e a continuidade de movimentos que represente os interesses dos entregadores, de maneiras sindicais ou não, mas que podem ser uma saída para a melhoria da situação. Isso dito, restaria “apenas” uma questão a ser resolvida: como organizar trabalhadores se eles estão fragmentados, se eles não conseguem se reconhecer no espaço de trabalho?

A busca por melhores condições de trabalho para os entregadores deve existir com base nas necessidades e demandas do trabalhador, e não do mercado e da ânsia de consumo da sociedade capitalista. O funcionamento de uma sociedade saudável exige que seus agentes estejam em harmonia e paridade, o que se vê impossível no capitalismo neoliberal do século XXI, pelo menos até o presente momento, com dinâmicas pautadas em atender apenas aos gostos do capital.

As formas de luta e resistência devem ser repensadas e atualizadas para atender a demandas de uma classe trabalhadora de entregadores mais jovens e desacostumados e desfamiliarizados com os clássicos sindicatos. Em Festi e Borges (2023) é possível perceber que o simples termo “sindicato” já cria uma aversão nos entregadores, o que é um ponto de crítica e reflexão a ser levantado sobre a eficiência e os rumos que as ações da costumeira representação e filiação sindical tem tido em temas recentes, como o da uberização e plataformização do trabalho.

É possível sim dizer que, por trás dos atos do “Breque dos apps”, a primeira grande paralisação nacional de entregadores no Brasil, existia um movimento político de resistência que buscava a autonomia operária para os trabalhadores de aplicativo de entregas (Vinicius, 2021). Foi esse o primeiro grande sinal de movimento da classe em busca de direitos no Brasil, e cujas consequências são sentidas até os dias atuais.

A partir de então, diversas outras manifestações foram agendadas, pautas criadas, lideranças surgiram e muito movimento se fez nos bastidores do iFood para tentar estancar a crise iminente. Uma das lideranças nacionais que surgiram dos entregadores foi Paulo Galo, que, como já mencionado, tomou a frente e deu a voz aos movimentos e reivindicações. As greves se espalharam e seguiram por mais de um ano, chegando a Presidente Prudente pela primeira vez em 11 de setembro de 2021, com uma paralisação em pleno sábado, com diversas reivindicações. O horário de pico foi escolhido, centenas de trabalhadores ficaram por horas em greve, sem realizar entregas e reunidos para demonstrar união e força na luta pelos direitos e reivindicações.

Existe, para Paulo Galo, um lado mais fraco na relação entre iFood e entregador, e ele é o motoboy. Em entrevista para o Podpah Podcast no dia 06 de maio de 2022, Galo ainda disse achar que “a revolução acontece quando a gente começa a se enxergar no processo de luta, porque o processo de luta virou um caminho de existência” (Paulo, 2022). Para ele, e para muitos que tivemos contato em Presidente Prudente, o motivo de alguns entregadores não quererem parar têm base econômica clara e, exemplifica, no mesmo programa: “Se eu parar, motoboy tem dez pra entrar no meu lugar”. (Paulo, 2022).

O controle de novos cadastros realizados para trabalhar com as entregas do iFood, evidenciados por nós anteriormente em relatórios passados, e por Camargo (2022), está alinhado à ideia de melhor “distribuição” do liberalismo e neoliberalismo, mas que, novamente, se mostra falha, com os entregadores ficando com as menores fatias dos lucros, enquanto a empresa obtém ganhos cada vez maiores.

Para Schinestsck (2020) existe uma necessidade urgente para que se regularize as novas relações de trabalho do novo proletariado digital e precarizado dos aplicativos. Contudo, “sob o argumento que não há relação de emprego, os trabalhadores em plataformas digitais estão sendo alijados dos mais elementares direitos, evidenciando uma completa desumanização do trabalho” (Schinestsck, 2020, p. 92).

Para começar, a afirmação de que os entregadores não se reconhecem no espaço de trabalho é falsa. No decorrer da nossa pesquisa foi possível perceber como os motoboys, de maneira geral, se conhecem e reconhecem como classe. Existe, porém, uma distinção entre os que trabalham com o iFood e os que são registrados.

Fica claro em Festi e Borges (2023) que o contato físico e presencial dos entregadores é importante não apenas para um convívio social e prevenções de assaltos, mas também para formar uma rede de contato entre os trabalhadores e que, de maneira espontânea, leva a movimentos de resistência.

Borges (2023) define esses pontos em que os entregadores se aglomeram para esperar os pedidos como “*points*”. Segundo ele “os *points* são espaços com pouca ou nenhuma infraestrutura, frequentemente localizados em estacionamentos de restaurantes de shoppings ou outros espaços similares” (Borges, 2023, p. 198). Podemos classificar os locais que visitamos os entregadores em Presidente Prudente, como as das imagens 1 e 2 anteriores, como *points*, mas não apenas quanto a sua estrutura (ou falta dela).

Os *points* são locais de identificação, de sociabilização, convivência, resistência e fomentação de consciência de classe para os entregadores por aplicativo

na medida em que as críticas dos trabalhadores às empresas e às condições de trabalho, [...] são compartilhadas e circulam entre a categoria, por meio dos *points* e de outras interações na rotina de trabalho ou então por meio de redes sociais, alavancadas e originadas pelas interações nestes espaços físicos (BORGES, 2023, p. 203).

Um exemplo internacional que o autor ainda nos traz são os chamados *centroids*, na Espanha, galpões onde as entregas eram organizadas, e que foram responsáveis por reunir fisicamente entregadores e possibilitar interações para que as movimentações das primeiras manifestações da categoria acontecessem, porém que acabaram fechados pela empresa que atuava (a Deliveroo), por entender o papel chave exercido por um “chão de fábrica” na construção de um coletivo, impondo maiores dificuldades para manter o contato a partir de então (Borges, 2023).

As dificuldades e desigualdades impostas aos entregadores para mobilização social pelos aplicativos podem ser vistas” como a característica definidora mais importante do sistema do capital, sem a qual ele não poderia funcionar nem um só dia”. ((Mészáros, 2009, p. 112).

O que esse exemplo, por mais que em escala internacional nos apresenta é que o fato da existência de um forte *lobby* por parte das empresas-aplicativo no Brasil, como a iFood, em resistir à implementação de pontos de apoio e demais locais que poderiam gerar encontros rotineiros, sociabilidades entre o coletivo de trabalhadores plataformizados, não é por acaso, e sim muito bem pensado internamente pelos estrategistas do capital/plataforma.

Essa união dos trabalhadores é algo muito importante e uma das principais armas indiretas da indústria 4.0 para frear, uma espécie de *soft power*, fazendo uso da expressão criada por Nye (2004) para tratar de Geopolítica, simplesmente pelo fato de ela ser muito difícil de acontecer. Como Harvey (1992) diz, o trabalho é inerentemente baseado em um local (*place based*). No caso dos entregadores do iFood (os trabalhadores plataformizados de maneira geral), esse ponto de encontro, esse local de trabalho, muitas vezes não existe. O trabalhador sai para fazer as entregas e pode acabar a jornada em um local completamente distinto de onde iniciou. Sem um contato físico mais marcante e rotineiro é bem mais complicado galgar forças para construir união, reivindicar direitos, fazer greves e estabelecer sindicatos.

Tem-se, então, que:

a fluidez das relações de emprego, pautadas nos encontros temporários, a relação com mais de um emprego e, portanto, com mais horas de trabalho total, as formas individualizadas de avaliação e desempenho levam a diferentes remunerações, entre outros, são elementos que tendem a dificultar a percepção de classe desses trabalhadores, contribuindo para a desmobilização coletiva e acentuando os sentimentos de “naturalização” das relações de precarização das condições de trabalho e de vida (Previtali; Fagiani, 2019, p. 221).

Com um contingente cada vez maior de trabalhadores fica difícil para o poder público e os diversos veículos de comunicação ignorarem os acontecimentos do meio. Diversas matérias

jornalísticas estão constantemente em publicação, como a marcante denúncia realizada pela Agência Pública no primeiro semestre de 2022 (Levy, 2022).

A comunicação entre entregadores, por mais que pareça frágil e pouco desenvolvida devido a não existência de um local de reunião, um chão de fábrica, é mais forte do que aparenta. Cant (2021) relata o que foi possível perceber em nossas pesquisas em Presidente Prudente: apesar do pouco tempo de contato, os grupos de WhatsApp, Facebook, encontros entre uma rota e outra faz com que muitos entregadores se conheçam e criem uma rede de apoio forte nos bastidores.

A fragmentação no território é então o outro ponto que falta ser respondido, e esse possui uma resposta simples: a *internet*. É *online* que o aplicativo opera, que os entregadores trabalham, que os clientes pedem e que a vida de bilhões de pessoas mundo a fora funciona, por que então seria diferente a resposta? No decorrer da elaboração do trabalho, tomamos conhecimentos de dois grupos de entregadores no WhatsApp, com cerca de 500 entregadores ao todo. Nem todos que estão nesses grupos trabalham com o iFood, mas o fato de serem motoboys, entregadores, faz com que haja uma identificação comum e os coloque a ponto de compartilhar informações, notícias, conquistas, servindo também de palco para discussões e integração.

Além dos grupos no WhatsApp, restrito aos próprios entregadores, existem também dois grupos públicos na cidade *online*, um no Facebook e um no Instagram, ambos com o mesmo nome, Cachorro Locco³¹ Presidente Prudente³². Os grupos, contudo, não possuem uma frequência de publicações, e a maior parte das publicações são dos chamados “memes”, imagens ou vídeos de humor e anúncios de vendas de motos e/ou materiais de motociclistas. Poucas são as postagens com discussões quanto as condições de trabalho.

Como desdobramentos da repercussão negativa após denúncia da Pública (Levy, 2022), o iFood decidiu adotar um modelo de publicidade que não fosse assinado por nenhuma empresa ou instituição (Cavalcante; Carreon, 2022). Isso, contudo não quer dizer que as práticas existentes na reportagem tenham cessado ou que semelhantes não estejam ainda ocorrendo, sendo apenas mais uma forma de defesa por parte da empresa-aplicativo.

Se o contato, a comunicação, por mais que apenas casual e por vias digitais em sua maioria, não é inexistente, pelo contrário, é como vista, até que bem desenvolvida, quais seriam então os motivos das greves e demais mobilizações por direitos não acontecerem por parte dos entregadores?

A denúncia da Pública pode ter dado uma boa ideia da resposta, mas ao que aparenta, ela é mais complexa e profunda do que apenas um caso de contrapropaganda. O que podemos concluir é que é necessário criar uma plataforma de luta e resistência através dessa comunicação já existente,

³¹ Cachorro Loco é o nome dado pelos próprios motociclistas para si mesmos.

³² Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/GrupoCachorroLoCCoPres.Prudente/>

deixando de ser apenas uma rede de ajuda mútua entre entregadores e passar a criar articulações, que virem movimentos, que se tornem atos e greves.

O que Cavalcante e Carreon (2022) nos mostram é que, além dos casos orquestrados pelas empresas de publicidade em favor do iFood, existiu também um juízo de valor de forma pejorativa quanto aos motoqueiros entregadores do iFood, chegando a ser chamada de “tosqueira” pelos funcionários.

É possível perceber que existe também falta de consciência de classe por parte dos funcionários das agências de publicidade, que trataram de forma pejorativa os entregadores, sendo que ambos recebem e cumprem ordens de um único patrão, com a diferença que um é físico e outro um algoritmo digital.

Contudo, ainda é recente a criação de órgãos e sindicatos que tratem do tema. A própria ANEA surge apenas em dezembro de 2022 com intuito de contribuir ativamente para a regulação das plataformas no Brasil (Aliança, 2023). Essas datas ainda tão tenras, podem ser explicadas pela dificuldade de unir uma categoria tão dispersa no território e precarizada como a dos entregadores.

A ANEA reforça que é preciso garantir renda mínima com limite de jornada diária e semanal, liberdade de horários e direito a descanso, além de férias, seguro contra acidentes e doença, proteção contra ações abusivas, condições de trabalho dignas, que cumpram as normas de saúde e segurança do trabalho (Aliança, 2023).

Os trabalhadores também devem ter direito e acesso a previdência social e aposentadoria. Além disso, pede-se maior transparência do funcionamento dos algoritmos que regem as plataformas não apenas para os trabalhadores, mas também ao poder público, para que possa agir em defesa dos direitos (Aliança, 2023).

Atualmente, com o iFood detendo quase o monopólio da entrega de comida e mercadorias via aplicativo, um grupo menor de indivíduos, os CEOs e acionistas da empresa, são hegemônicos e enfraquecem a classe trabalhadora. Em contrapartida, historicamente, a barganha com menos indivíduos é mais fácil para os oprimidos, o que pode ser um sinal positivo (Cant, 2021), afinal, essa seria uma luta de poucos contra centenas de milhares de entregadores.

Cant (2021) aponta como possíveis desdobramentos das lutas dos entregadores duas opções: a automatização completa do *delivery* de alimentos, levando ao desemprego em massa dos entregadores, ou a tomada do controle da plataforma, passando ao controle dos trabalhadores.

Em vias de buscar a quebra da dominância de mercado do iFood e de ser uma alternativa para o trabalho plataformizado nos moldes uberizados no Brasil, podemos levar em consideração a ideia do Ministro do Trabalho, Luiz Marinho, que, em audiência na Câmara dos Deputados, em meio a

discussões do grupo de trabalho da regulamentação das plataformas, disse que sugeriu aos Correios para que criassem aplicativos “mais humanos”³³.

Considerar a existência de plataformas estatais de entrega, semelhantes ao iFood, e dos demais setores uberizados, como as próprias corridas de transporte de passageiros, é uma alternativa que tende a beneficiar direta e indiretamente os trabalhadores. Diretamente pois, em um cenário em que a proposta seja levada adiante e posta em prática, as condições de trabalho nelas tendem a ser melhores que a concorrência, a princípio, e influenciando indiretamente, fazendo com que o “mercado” seja regulado, forçando as demais plataformas a melhorar para não perderem força de trabalho.

Os entraves para que essa alternativa ocorra são grandes, como o *lobby* que pode ser realizado pelas empresas-aplicativo e pela mídia, financiada pelas plataformas, para ir contra a proposta. Entretanto, caso a regulação do grupo de trabalho avance, podem não restar argumentos para impedir a criação de novas empresas, que tenderiam apenas a melhorar a situação tanto para trabalhadores, quanto para consumidores.

Por mais que estejamos vendo, no que diz respeito ao trabalho plataformizado das mais variadas vertentes, nos últimos, anos, o início das mobilizações por direitos e melhores condições de trabalho, é preciso entender que a greve não é uma novidade na vida dos trabalhadores, tendo suas origens no final do século XVIII, na Grã-Bretanha, com os marinheiros de carvão nos portos (Feenan, 2018).

Não são apenas as plataformas que não oferecem liberdade aos entregadores, mas também o capitalismo, pois este não oferece escolha, ou seja, trabalhador deverá constantemente trabalhar para sobreviver, vender força de trabalho, por exemplo, podendo apenas trocar o capitalista que se está enriquecendo (Marx, 2017).

A classe trabalhadora é, queira o capitalismo ou não, tão fundamental que “precarizados ou não, os trabalhadores sempre serão a precondição para a existência do capitalismo, e por isso tem poder” (Cant, 2021, p. 116), pois não existe patrão sem trabalhador, assim como não é possível haver acúmulo sem retirar de outro lado, e isso está na base da crise estrutural e sistêmica do capital (Mészáros, 2015) e a extração do trabalho excedente.

O entregador do iFood, enquadrado como um empregado, deveria dispor de todos os direitos que um trabalhador registrado detém. A luta pela igualdade de direitos com a classe trabalhadora tradicional não se mostra simples frente a fortes ações e lobby do grande capital e da empresa, mas deve ser contínua, afinal, “sem igualdade perecem todas as liberdades, todos os direitos. Por ela devemos fazer sacrifícios” (Bolívar, 1951, p. 603).

³³ Disponível em: <https://oantagonista.com.br/economia/luiz-marinheiro-caso-queira-sair-do-brasil-o-problema-e-so-da-uber/>.

É, portanto, essencial que o Estado tome para si a responsabilidade de buscar soluções a um problema intrínseco a ele, um problema que a crise estrutural de seu modelo ajudou a criar. A total decadência das forças protetivas dos trabalhadores frente aos ataques neoliberais só pode ser resolvida com amparo de ações do Estado e de seus representantes, com esses não podendo se eximir de responsabilidades, sendo parte integral das determinações estruturais do sistema e seus desdobramentos (Mészáros, 2015).

Presidente Prudente é uma cidade com tamanho e relevância econômica significativa, o suficiente para ser interessante manter o funcionamento e a presença do serviço, o que poderia ser utilizado como vantagem pelos entregadores para reivindicar melhores condições de jornada e direitos, com a plataforma sendo forçada a ceder caso a pressão e mobilização fosse grande.

As barreiras encontradas são, contudo, as já discutidas em exaustão por outros autores e por nós no decorrer do trabalho. O tempo disponível para se mobilizar, as necessidades sociais, financeiras, a saúde física e mental dos entregadores e a incerteza do amanhã devido à insegurança de ser bloqueado ou não pelo aplicativo, cerceiam de maneira indireta e direta as ações mais incisivas e tornam a mobilização fragilizada, como a última paralisação dos entregadores, registrada em 2021. Ou até mesmo inexistente, como a falta de processos legais na justiça.

E é essencial que, como bem nos lembra Mészáros (2015), os entregadores saibam que a busca pela garantia e execução de seus direitos básicos como trabalhadores empregados não será fácil pois a classe dominante tem muito a perder e não irá ceder por vontade própria, sendo necessária uma grande ruptura para o cenário se alterar.

Em meio a tantas possibilidades, o fato é que “caminhamos para um mundo do emprego intermitente, da flexibilização total, dos ‘bicos’ e ‘biscates’, da *gig economy*, dos *petits boulots*, da informalidade transvestida de empreendedorismo. Ou seja, caminhamos ou para rebelião global do trabalho contra o capital ou para instauração da barbárie.” (Festi, 2020, p. 158)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os novos territórios de controle dos trabalhadores atingem Presidente Prudente em cheio com a plataformização do trabalho e as nem tão novas dinâmicas de trabalho impostas pelos desdobramentos da Quarta Revolução Industrial. A esse exemplo, a plataforma iFood e o seu funcionamento na cidade nos apontam caminhos para entender a marginalização dos trabalhadores uberizados e quais são as possíveis saídas para uma realidade que se mostra cruel para a classe trabalhadora.

Como parte de nossos objetivos, conseguimos entender e ter um panorama de quem é o entregador do iFood em Presidente Prudente e compreender sua realidade e mobilizações sociais em

todas as esferas. Assim, foi possível perceber a existência de um vazio organizativo para buscar soluções e garantias de direitos, por meio de instrumentos tradicionais, mas que, nas camadas mais imbricadas das relações sociais, o contato e a união dos entregadores existe e é articulada.

O avanço histórico da sociedade, paralelamente da indústria, e o surgimento da Quarta Revolução Industrial ou Indústria 4.0, levava muitos a crer que existiria uma suposta emancipação do trabalho de maneira positiva devido a automação, com os trabalhadores trabalhando menos e ganhando mais, graças à tecnologia. Evidente contraste existe com os entregadores, profissão que foi “melhorada” com a tecnologia, tendo cada vez mais que trabalhar mais horas diárias e mais dias por semana para sobreviver.

Sendo o elo mais fraco de uma relação quadrangular existente, que engloba iFood, restaurante, cliente e entregador, os entregadores ficam à mercê de decisões unilaterais as quais, assim como o restante de seu trabalho, a exceção do aceite ou não, são tomadas pela plataforma.

A constante comparação ao salário por peça nos ganhos dos entregadores mostra que muito ainda há de se evoluir para tornar digna, novamente, uma profissão que não é nova, mas que apenas passou por transformações por conta das novas TDIC.

Para tanto, diversos movimentos, espontâneos e organizados, surgiram no Brasil e no mundo para buscar a garantia de direitos e a regulamentação da profissão nos novos moldes tecnológicos. Essa luta, contudo, em Presidente Prudente ainda é inócua, com poucas ações sendo, de fato, tomadas nos últimos anos.

Diversos são os motivos para a baixa mobilização dos entregadores na cidade, dentre eles podemos citar o próprio perfil dos trabalhadores, que como visto, retrata, em sua maioria, homens na faixa dos 25 anos, que recebem pouco e trabalham muito, não dispendo de tempo nem mesmo para a vida social, por vezes, e não estando dispostos a dispende o seu descanso em troca de uma luta que, nos últimos anos, como visto em diversos exemplos nacionais, tem sido em vão, com poucos resultados favoráveis aos trabalhadores plataformizados, e uberizados no geral.

Assim, cabe ao poder público ter a coragem de intervir e atender as demandas da população, ainda mais por parte dos representantes eleitos, como deputados e vereadores, em prol da defesa das categorias afetadas. Felizmente, ao que tudo indica, movimentos começam a ser tomados.

A criação de um grupo de trabalho por parte do governo federal para discutir o tema com representantes das partes envolvidas interessadas (trabalhadores, plataformas e poder público) pode, finalmente, vir a regulamentar a situação das plataformas e fazer valer as decisões que protejam não apenas os entregadores, mas todos os trabalhadores plataformizados, uberizados que são afetados.

A alternativa da criação de plataformas e aplicativos de empresas estatais, aos moldes do que acontece com os Correios atualmente, dando a oportunidade diferente e uma nova saída para os

trabalhadores e usuários é válida. Há de se acompanhar se vai para frente, uma vez que o *lobby* das empresas interessadas contrariamente tende a ser forte.

Caso exista, de fato, uma regulamentação no setor, tudo leva a crer que os entregadores da iFood em Presidente Prudente irão se beneficiar das proteções da lei e ser amparados em casos que sejam necessários, refazendo o desmonte protetivo que se criou e foi terreno fértil para a proliferação e perpetuação do modelo de plataformas no país a partir da metade da década de 2010.

Fato é que se realmente acontecer, a regulação irá influenciar na melhoria de condição de trabalho dos entregadores da iFood diretamente, enquanto a criação de plataformas digitais estatais influenciaria de maneira indireta a melhoria da situação.

É importante ainda salientar que para que essa regulamentação exista não enxergamos a necessidade de uma revisão nos instrumentos atuais de proteção dos trabalhadores, como a CLT, visto que, para nós, a lei de mais de 80 anos ainda se encaixa perfeitamente para defesa dos trabalhadores plataformizados, principalmente se levarmos em conta que todo o processo vivenciado atualmente no mundo do trabalho nada mais é que uma continuação com influência direta dos modelos anteriores, como o Fordismo, Taylorismo e o Toyotismo.

Cabe ressaltar que Presidente Prudente é um grande polo regional e um grande mercado para a iFood, o que coloca os entregadores em uma posição de poder de barganha com a empresa. A marginalização desses trabalhadores e as demais estratégias aplicadas pelo capital para suprimir as ações parecem ter surtido efeito na cidade, com a baixa mobilização contrária ao modelo de funcionamento da plataforma, o que pode, contudo, se alterar com uma possível regulamentação dos aplicativos.

Ao ponto em que, no Brasil, e em Presidente Prudente incluso, estamos muito longe de uma possível automação total do trabalho de entregas, cenário que já engatinha em outros países com diferentes realidades, a saída, enquanto não houver regulação ou uma alternativa estatal, e até mesmo na existência desses fatos, pode ser a criação de novos aplicativos por parte dos próprios entregadores, com termos e condições benéficas a eles, saindo assim do controle dos entregadores, impostos pela plataformização total e gerenciamento algorítmico.

Por fim, é evidente para nós que a iFood obteve sucesso em sua implementação e funcionamento em Presidente Prudente, destacando um território de controle dos trabalhadores e dispondo de um fértil pano de fundo sem leis e regulamentação, aliado a um sistema algorítmico que atraiu ondas de trabalhadores marginalizados que, por diversos fatores, não se opõem ao modelo de controle imposto e que, atualmente, ainda não estão articulados, politicamente, o suficiente para ir em busca de melhores condições para exercer a profissão.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, abril. 2020a.

_____. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019.

_____. Uberização do trabalho: A subsunção real da viração. **Blog da Boitempo**. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2017/02/22/uberizacao-do-trabalhosubsuncao-real-da-viracao/>. Acesso em: 30 de mar. de 2023.

_____. Uberização e juventude periférica: Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos Estudos**, São Paulo, v. 39, n. 03, p. 579 – 595, set. – dez. 2020b.

_____ *et al.* Condição de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**. [S.l.], v. 3, 2020.

ALIANÇA BIKE. **Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo**. São Paulo, 2019.

ALIANÇA NACIONAL DOS ENTREGADORES DE APLICATIVO. **Carta da aliança nacional dos entregadores de aplicativos (ANEA) sobre regulação das plataformas digitais**. Brasília, 2023.

ALMEIDA, Paula Freitas. **A Disputa Judicial do Trabalho de Transporte de Passageiros e de Entrega Delivery gerenciado via Plataforma Digital**. 2022. Tese (Doutorado). Curso de Desenvolvimento Econômico, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2023.

_____; CARDOSO, Ana Claudia Moreira. A essência rebelde do “Breque dos Apps”. **Outras Palavras**, São Paulo, 8 jul. 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/a-essencia-rebelde-do-breque-dos-apps/>. Acesso em: 27 de mar. de 2023.

ANDRÉ, Robson Gomes; DA SILVA, Rosana Oliveira; NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, [S.l.], v. 18, n. 1, p. 7-34, jan. 2019. Disponível em: <http://www.periodicosibepes.org.br/index.php/recadm/article/view/2544/1043>. Acesso em: 28 de ago. de 2023.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**. São Paulo: Boitempo, 2018.

_____. Introdução. In: MÉSZÁROS, István. **A crise estrutural do capital**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

_____. (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 11 -22.

ARAUJO, Sara Nogueira de. A desmistificação do autogerenciamento no trabalho em plataformas digitais. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 212-229, 2023.

BALBINOTI, Jonas Raul. **Direito Individual e Segurança do Trabalho para Vigilantes**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2017.

BARBOSA, Alexandre de Freitas; MORETTO, Amilton. **Políticas de emprego e proteção social**. Organização de Cláudio Salvadori Dedecca. São Paulo: Associação Brasileira de Estudos do Trabalho – ABET, 1998.

BARROS, Carlos Juliano. Após Nova York, Chicago também debate salário mínimo para trabalhos em apps. **Uol**, 20 de jun. de 2023a. Economia. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/colunas/carlos-juliano-barros/2023/06/20/apos-nova-york-chicago-tambem-debate-salario-minimo-para-trabalho-em-apps.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 27 de jun. de 2023.

_____. CLT chega aos 80 anos sob mitos e ataques de plataformas digitais. **Uol**, 09 de maio de 2023b. Economia. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/colunas/carlos-juliano-barros/2023/05/09/clt-chega-aos-80-anos-sob-mitos-e-ataques-de-plataformas-digitais.htm>. Acesso em: 27 de jun. de 2023.

_____. Entidade que reúne Uber e iFood distorce dados sobre renda em app, diz UFRJ. **Uol**, 22 de maio de 2023c. Economia. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/colunas/carlos-juliano-barros/2023/05/22/entidade-que-reune-uber-e-ifood-distorce-dados-sobre-renda-em-app-diz-ufrj.htm>. Acesso em: 27 de jun. de 2023.

BEHRING, Elaine Rossetti. **Política social no capitalismo tardio**. São Paulo: Cortez, 2015.

BEYNON, Huw. As Práticas do Trabalho em Manutenção. In: ANTUNES, Ricardo (org.) **Neoliberalismo, trabalho e sindicatos**. 2ª ed. São Paulo: Boitempo, 1998.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

_____. Decreto Lei n. 10.282, de 20 de março de 2020. **Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Ed. 55-H. 21 mar 2020. Seção 1, p. 1.

_____. Decreto Lei n. 5.452/43, de 1 de maio de 1943. **Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho**. Diário Oficial [da] República Federativa, Poder Executivo, Brasília, DF, 1 maio 1943. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 28 mar. 2023.

_____. Lei 12.009, de 29 de julho de 2009. **Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências**. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2009.

_____. Lei 12.436, de 6 de julho de 2011. **Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais**. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 2011.

BOLÍVAR, Simón. **Selected Works**. Nova York: Colonial. v. 2, 1951

BORGES, Pedro Burity. A relação entre points e a consciência de classe para os entregadores por aplicativo. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 191-211, 2023.

BRAVERMAN, Harry. ***Labor and monopoly capital: the degradation of work in the twentieth century***. Nova York: *Monthly Reviews Press*, 1975.

CAMARGO, Vinicius de. **A terceirização uberizada: um estudo do caso iFood**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito). Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, p. 85, 2022.

CANT, Callum. ***Delivery fight! A luta contra os patrões sem rosto***. São Paulo: Editora Veneta, 2021. (Coleção Baderna)

CASILLI, Antonio. ***En attendant les robots: enquête sur le travail du clic***. Paris: Seuil, 2019.

CAVALCANTE, Jackelin Wertheimer; CARREON, Renata de Oliveira. Precarização na atividade de trabalho digital: O caso dos entregadores do iFood. **Cadernos de Semiótica Aplicada**, v. 15, n. 2, p. 66-81, 2022.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

DESGRANGES, Nina. Os algoritmos do empreendedorismo: A plataformação do trabalho de entregadores de iFood. **Pensata**, [S. l.], v. 9, n. 2, 2021. Disponível em: <https://periodicos.unifesp.br/index.php/pensata/article/view/11136>. Acesso em: 26 mar. 2023.

DIAS, Tatiana. **Uber, 99, Rappi e iFood têm notas pírias em avaliação sobre trabalho decente no Brasil**. 2022. Disponível em: <https://theintercept.com/2022/03/17/uber-99-rappi-ifood-notas-baixas-trabalho-decente/>. Acesso em: 08 abr. 2022.

FEENAN, Dermot. ***The birth of stike. Jacobin***, Nova York, 23 de maio de 2018. Disponível em: <https://jacobin.com/2018/05/strikes-history-london-sailors-coal-heavers>. Acesso em: 28 de mar. de 2023.

FESTI, Ricardo. Contribuições críticas da sociologia do trabalho sobre a automação. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 149 – 158

FESTI, Ricardo *et al.* Entrevista com Abel Santos: a luta dos entregadores de aplicativos no DF. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 57-78, 2023.

FILGUEIRAS, Vitor. Regulação da terceirização e estratégias empresariais: o aprofundamento da lógica desse instrumento de gestão da força de trabalho. **Cadernos do Ceas**, v. 239, 2016, p. 742 – 70.

_____; ANTUNES, Ricardo. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Revista Contracampo**, v. 39, 2020. p. 27.

_____. PEREIRA, Sara. Trabalho descartável: as mudanças nas formas de contratação introduzidas pelas reformas trabalhistas no mundo. **Cadernos do Ceas**, n. 248, set. – dez., 2019, p. 578 - 607

FUKUYAMA, Francis. ***The end of history and the last man***. Londres: Penguin, 2012.

GALLUCCI, Bruno. **Trabalho em plataformas digitais: empregados ou autônomos**. 1ª ed. Leme: Editora Mizuno, 2023.

GAPPER, John. *The food app Revolution will eat its drivers*. **Financial Times**, [S. l.], 25 de set. de 2018. Disponível em: <https://www.ft.com/content/e0d612e0-c0b9-11e8-95b1-d36dfef1b89a>. Acesso em: 28 de mar. de 2023.

GOODWIN, Tom. **The Battle Is For The Customer Interface**. 2015. Disponível em: <https://techcrunch.com/2015/03/03/in-the-age-of-disintermediation-the-battle-is-all-for-the-customer-interface>. Acesso em: 28 de mar. de 2023.

GÓMEZ, Manuel Vicente Gómez; DELGADO, Cristina. *La inspección de trabajo reclama a Deliveroo 1,3 millones de euros por sus falsos autónomos em Barcelona*. **El País**, Madri, 3 de jul. de 2018. Disponível em: https://elpais.com/economia/2018/07/03/actualidad/1530606502_371980.html. Acesso em: 28 de mar. de 2023.

GONSALES, Marco. Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 125 – 137.

GONTIJO, Laura Valle. O trabalho em plataformas digitais e o salário por peça. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 128-149, 2023.

GOVERNO deve apresentar proposta de regulação do trabalho com aplicativos no novo semestre. **Rede Brasil Atual**, 05 de jun. de 2023a. Trabalho. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/governo-grupo-trabalho-com-aplicativos-proposta-de-regulacao/?swcfpc=1>. Acesso em: 27 de jun. de 2023.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do Trabalho. In: ANTUNES, Ricardo (org.) **Uberização, trabalhado digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020a.

_____. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. **EPTIC**, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020b.

GUERRA, Ana; DUARTE, Fernanda da Costa Portugal. Plataformização do trabalho: um estudo sobre as redes em ação no trabalho dos motoristas Uber. Intercom – sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. 42o Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – Belém. **Anais**. 2019.

GUIMARÃES, Raul Borges. **Saúde: Fundamentos de Geografia Humana**. São Paulo: Editora Unesp Digital, 2015.

HAGAN, Jacqueline, LOWE, Nichola e QUINGLA, Christian. *Skills on the move: Re-thinking the relationship between human capital an immigrant economic mobility*. **Work and Occupations**, v. 38, n. 2, 2011. p. 157.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço**. 2ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2015.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1989.

_____. **A Loucura da Razão Econômica: Marx e o capital no século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2018.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume Editora, 2005.

_____. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 1992.

HONÓRIO, Gustavo; NICOCELI, Artur. Justiça condena Uber a pagar R\$ 1 bilhão e assinar carteira de trabalho de todos os motoristas: “valor irrisório”, diz juiz. **G1**, São Paulo, 15 de ago. de 2023. São Paulo. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/09/15/justica-condena-uber-a-pagar-r-1-bilhao-e-assinar-carteira-de-trabalho-de-todos-os-motoristas-valor-irrisorio-diz-juiz.ghtml>. Acesso em: 04 de out. de 2023.

IBGE. **Região de Influência das Cidades: 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

_____. **Cidades@**, 2023. Presidente Prudente. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/presidente-prudente/panorama>. Acesso em: 30 de ago. de 2023.

IFOOD. Portal do entregador, 2022. Página inicial. Disponível em: <http://entregador.ifood.com.br>. Acesso em: 08/04/2022.

IFOOD cresce em dezembro e registra recorde de pedidos feitos em um único dia. **iFood News**, 2022. Disponível em: <https://news.ifood.com.br/ifood-cresce-em-dezembro-e-registra-recordede-pedidos-feitos-em-um-unico-dia/>. Acesso em: 26 de mar. de 2023.

INMET. **Instituto Nacional de Meteorologia**, 2022. Normais Climatológicas. Disponível em: <https://portal.inmet.gov.br/normais>; acesso em: 19/08/2022.

JINKINGS, Ivana. Prefácio. In: MÉSZÁROS, István. **A montanha que devemos conquistar**. 1ªed. São Paulo: Boitempo, 2015.

KALIL, Renan Bernardi. **Capitalismo de plataforma e direito do trabalho: *crowdwork* e trabalho sob demanda por meio de aplicativos**. 2019. Tese (doutorado) – Universidade de São Paulo, USP, Programa de Pós-Graduação em Direito, Direito do Trabalho e da Seguridade Social, São Paulo, 2019.

KREIN, José Dari *et al.* **O Trabalho pós-reforma trabalhista**. Organização: José Dari Krein *et al.* São Paulo: CESIT – Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2021.

LATOUR, Bruno. Um coletivo de humanos e não-humanos: no labirinto de Dédalo. In: **A esperança de Pandora: ensaios sobre a realidade dos estudos científicos**. Bauru: Editora da Universidade do Sagrado Coração, 2001.

LEVY, Clarissa. **A máquina oculta de propaganda do iFood**. 2022. Disponível em: <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>. Acesso em: 27 de mar. de 2022.

LICHTENSTEIN, Nelson (org.). **Wal-Mart: el rostro del capitalismo del siglo XXI**. Trad. Néstor Cabrera, Madri, Popular, 2006.

LOBEL, Fabrício. **Ifood e Loggi firmam acordo por segurança dos entregadores em SP**. Folha de São Paulo. 18.jul.2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/07/ifood-e-loggi-firmam-acordo-porseguranca-dos-entregadores-em-sp.shtml>. Acesso em: 26 de mar. de 2023.

LOUÇÃ, Francisco. (2018). In: MARTINS, Helena; VALENTE, Jonas. Entrevista com Francisco Louçã. **Revista Eptic**. V. 20, n. 1.

MANYKA, James; CHUI, Michael. *Digital era brings hyperscale challenges*. **The financial times**, 13 de ago. de 2014. Disponível em: <https://www.ft.com/content/f30051b2-1e36-11e4-bb68-00144feabdc0>. Acesso em: 16 de maio de 2023.

MARTINS, Helena, *et al.* A mediação do trabalho por plataformas digitais e seus impactos para a autonomia dos trabalhadores. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 79-102, 2023.

MARTINS, Alex Geraldo Costa, *et al.* Empresa de delivery iFood e suas relações de trabalho. **Revista Projetos Extensionistas**. v. 1 n. 2, 2021.

MARX, Karl. **O Capital**. 9. ed. São Paulo: Difel, v. I e II, 1984.

_____. **O capital – livro 1: o processo de produção do capital**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2017.

MAZZA, Luigi; BUONO, Renata. Em dados, a uberização da vida. **Piauí**, 2023. Disponível em: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/em-dados-a-uberizacao-da-vida/>. Acesso em: 02 de maio de 2023.

MÉSZÁROS, István. **A crise estrutural do capital**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

_____. **A montanha que devemos conquistar**. São Paulo: Boitempo, 2015.

_____. **A teoria da alienação em Marx**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2006.

MOREIRA, Ruy. **A geografia do espaço-mundo - conflitos e superações no espaço do capital**. Rio de Janeiro: Consequência, 2016.

NASCIMENTO, Talita. “Gastos com aplicativos de entrega de comida crescem 103% no 1º semestre”. **Estadão Conteúdo**, 16/7/2020. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/07/16/mobilis-gastos-com-aplicativos-de-delivery-crescem-103-de-janeiro-a-junho.htm>>. Acesso em: 20/09/2023.

NOGUEIRA, Claudia Mazzei. A Saúde das Trabalhadoras do Telemarketing e o Trabalho On-line. In: ANTUNES, Ricardo (org.) **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

NOVA função do Uber vai impedir motorista de dirigir por mais de 12 horas. **O Estado de S. Paulo**, [S.l.], 05 de mar. de 2020. Mobilidade Estadão. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/nova-funcao-do-uber-vai-impedir-motorista-de-dirigir-por-mais-de-12-horas/#:~:text=J%C3%A1%20dispon%C3%ADvel%20na%20%C3%BAltima%20atualiza%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 23 ago. 2023.

NOVA York determina novo salário mínimo para entregadores. **Uol**, São Paulo, 16 de jun. de 2023. Economia. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2023/06/16/nova-york-determina-novo-salario-minimo-para-entregadores-de-aplicativo.htm#:~:text=O%20novo%20sal%C3%A1rio%20m%C3%ADnimo%20para,a%20aprova%C3%A7%C3%A3o%20pelo%20Conselho%20Municipal>. Acesso em: 27 de jun. de 2023.

NYE, Joseph. *Soft Power: The Means to Success in World Politics*. New York: Public Affairs, 2004.

OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos**. Brasília: Ministério Público do Trabalho, v. 248, p. 20, 2018.

OLIVEIRA, José César de. Formação Histórica do Direito do Trabalho. In: BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho: estudos em memória de Célio Goyatá**. São Paulo: LTr, v. 11994.

OLIVON, Beatriz. Placar na Justiça do Trabalho é favorável às empresas de aplicativo. **Valor Econômico**. Brasília, 24 de jul. 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/legislacao/noticia/2020/07/24/placar-na-justicado-trabalho-efavoravel-as-empresas-de-aplicativo.ghtml>. Acesso em 01 fev. 2021.

ORWELL, George. **A revolução dos bichos**. 1ª ed. Jandira: Principis, 2021.

_____. **1984**. Trad. Karla Lima. Jandira: Principis, 2021.

PAULO GALO – Podpah #390. Entrevistado: Paulo Roberto da Silva Lima. Entrevistadores: Igor Cavallari, Thiago Marques. **Podpah**, 6 de maio de 2022. Podcast disponível em: <https://youtu.be/dGVNyplZkE4>. Acesso em: 17 de ago. de 2022.

Poier, Salvatore. *My Boss is an App. An Auto-ethnography on App-based Gig-economy. Émulations - Revue de sciences sociales*, Louvain (Bélgica), n. 28, 2018.

PRAUN, Luci; ANTUNES, Ricardo. A demolição dos direitos do trabalho na era do capitalismo informacional-digital. In: ANTUNES, Ricardo (org.) **Uberização, trabalhado digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020, p. 179 – 92.

PREVITALI, Fabiane Santana; FAGIANI, Cílon César. Inovação tecnológica e trabalho terceirizados: as bases do controle do capital no século XXI. **Direitos, Trabalho e Política Social**, v. 1, n. 1, 2015, p. 66. Disponível em: <http://revista91.hospedagemdesites.ws/index.php/drtps/issue/view/1>; acesso em: 19 de ago. de 2022.

QUINLAN, Michael. *The “pre-invention” of precarious employment: the changing world of work in contexto*. **Economic and Labour Relations Review**, [S. l.], n. 23, 2012.

REBECHI, Claudia Nociolini; BAPTISTELLA, Camilla Voigt. O trabalho mediado por plataformas digitais e assimetrias nas relações de comunicação. **Revista Katálisis**, v. 25 n. 1, p. 83–92, jan/abr. 2022.

RIZEK, Cibebe. Viração e trabalho: algumas reflexões sobre dados de pesquisa. **Estudos de sociologia**, v. 11, n. 21, 2006.

RODRIGUES, Thayuany de Jesus. Quilômetros da fome: As debilidades da uberização do trabalho e a subordinação do novo sujeito neoliberal. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 178-190, 2023.

ROSENBLAT, Alex. **Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work**. University of California Press, 2018.

ROSS, Jurandyr Luciano Sanches; MOROZ, Isabel Cristina. Mapa geomorfológico do Estado de São Paulo. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, n.10, p.41-56, 1996.

SANTANA, Wesley. iFood se torna a statup mais valiosa do Brasil: US\$5,4 bilhões. **Suno Notícias**, [S. l.], 19 de ago. de 2022.

SANTOS, Kethury Magalhães dos. “O nosso sofrimento é maior do que a gente expressa”: As condições laborais dos entregadores por aplicativo no Distrito Federal. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 150-163, 2023.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2002.

SAÚDE e remuneração são prioridades no grupo que discute regulação do trabalho por aplicativos. **Rede Brasil Atual**, 23 de jun. de 2023b. Trabalho. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/saude-e-remuneracao-sao-prioridades-no-grupo-que-discute-regulacao-do-trabalho-por-aplicativos/>. Acesso em: 27 de jun. de 2023.

SCHINESTOCK, Clarissa Ribeiro. As condições de trabalho em plataformas digitais sob o prisma do direito Ambiental do trabalho. In: ANTUNES, Ricardo (org.) **Uberização, trabalhado digital e indústria 4.0**. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 79 – 92.

SCHOLZ, Trebor. (Org.). **Digital labor: The internet as playground and factory**. Londres: Routledge, 2013.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. 1ª ed. São Paulo: Edipro, 2016.

SIQUEIRA, Leonardo, *et al.* **Levantamento sobre o trabalho dos entregadores por aplicativos no Brasil**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2020.

SOARES, Aline Gil Pereira. Entregadores por aplicativo e a Covid-19: Uma entrega destinada ao Poder Legislativo. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 164-177, 2023.

SRNICEK, Nick. **Platform Capitalism**. Cambridge/Malden: Polity, 2016.

STANDING, Guy. **The corruption of capitalism: Why Rentiers Thrive an Work Does Not Pay**. Londres, Biteback, 2016.

STENNING, Alison. *For Working Class Geographies*. **Antipode**, Leeds, v. 40, n. 1, p. 9-14, 2008.

STEWART, Andrew; STANFORD, Jim. *Regulation Work in the Gig Economy: What are the options?* **The Economic and Labour Relations Review**, v. 28, n. 3, 2017. p. 1 – 18.

- TAYLOR, Frederick Winslow. *The principles of scientific management*. S. l.: Martino Publishing, 2014.
- THOMAZ JUNIOR, Antonio. Geografia do Trabalho por Inteiro. **Revista Pegada**, Presidente Prudente, v. 19, n. 2, p. 6-56, 2018a. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/6000>. Acesso em: 28 de ago. de 2023.
- _____. Movimento Territorial do Trabalho e Desterreação do Sujeito/Classe. In: **Geografia e Trabalho no século XXI**. Presidente Prudente: Editorial Centelha, 2018b. p.32-74. Disponível em: [http://ceget.fct.unesp.br/assets/site/pdf/Ebook_Geografia_e_Trabalho_no_S%C3%A9culo_XXI_Vo19_Especial_\(1\).pdf](http://ceget.fct.unesp.br/assets/site/pdf/Ebook_Geografia_e_Trabalho_no_S%C3%A9culo_XXI_Vo19_Especial_(1).pdf). Acesso em:
- _____. Novos territórios da degradação sistêmica do trabalho (em tempos de desproteção total e inclusão marginal institucionalizada). **Terra Livre**, São Paulo, ano 34, v. 1, n. 52, p. 234-277, 2019.
- _____. **O pior está porvírus: em defesa da classe trabalhadora para além da pandemia COVID-19**. Blog do OTIM, 19 de maio de 2020. Disponível em: <http://otim.fct.unesp.br/o-pior-esta-porvirus-em-defesa-da-classe-trabalhadora-para-alem-da-pandemia-da-covid-19/>. Acesso em: 08/06/2020.
- _____. Por uma Geografia do Trabalho. **Revista Pegada**, Presidente Prudente, v. 3, 2011.
- _____. *The Geography of Labour Under Construction: Theoretical Challenges and Research Praxis. Brazilian Geography – In Theory and in the Streets*. (UGI). New York: Springer, 2022.
- TORRES, Diogo, et al. Autônomos ou empregados? Exame das condições de trabalho na plataforma digital Rappi. **Revista Laborare**, [S.l.], v. 6, n. 10, p. 103-127, 2023.
- TREMARIN, Daniela. 8 coisas que você precisa saber sobre a CPI dos Aplicativos. **Saipos**, 2022. Disponível em: <https://saipos.com/noticia/8-coisas-que-voce-precisa-saber-sobre-a-CPI-dos-Aplicativos>. Acesso em: 17 de ago. de 2022.
- VAN DOORN, Niels. *Platform Labor: on the gendered and racialized exploitation of lowincome servisse work in the ‘on-demand’ economy*. **Information, Communication & Society**, v. 20, n. 6, p. 898-914, 2017.
- VINICIUS, Leo. Prefácio. In: CANT, Callum. **Delivery fight! A luta contra os patrões sem rosto**. São Paulo: Editora Veneta, 2021. (Coleção Baderna).
- VITORINO, Fernandes Taynara. **Direito do trabalho e entregadores: O caso iFood** (Bacharelado em direito). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, p. 63, 2022.
- WOODCOCK, Jaime. *Digital Labour in the University: Understanding the Transformations of Academic Work in the UK*. **TripleC**, v. 16, n. 1, 2018.
- _____. *Slaveroo: Deliveroo Drivers Organising in the “Gig Economy”*. **Novara Media**, 12 ago. 2016. Disponível em: <https://novaramedia.com/2016/08/12/slaveroo-deliveroo-drivers-organising-in-the-gig-economy/>; Acesso em: 08/04/2022.

_____. *Smile Down the Phone: An Attempt at a Workers' Inquiry in a Call-Center*. **Viewpoint Magazine**, v. 3, 25 set. 2013.

_____. *The Workers' Inquiry from Trotskyism to Operaismo: A Political Methodology for Investigating the Workplace*. **Ephemera**, v. 14, n. 3, 2014, p. 493 – 513.

_____. *Working the Phones: Control and Resistance in Call Centers*. Londres, Pluto Press, 2017.

ZUBOFF, Shoshana. Big Other: capitalismo de vigilância e perspectivas para uma civilização de informação. In: BRUNO, Fernanda; CARDOSO, Bruno; KANASHIRO, Marta; GUILHON, Luciana; MELGAÇO, Lucas. (Orgs.). **Tecnopolíticas da vigilância: perspectivas da margem**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2018. p. 17-68.

ANEXOS

Roteiro semiestruturado para entrevistas com entregadores

Data:

A – Perfil

A.1. Nome (será alterado para manter a confidencialidade do entrevistado)

A.2. Idade

A. 3. Origem

A. 4. Raça/Etnia

A. 5. Gênero

A. 6. Sexualidade

A. 7. Estado civil

A. 8. Composição familiar

A. 9. Tipo de domicílio (próprio ou alugado)

A. 10. Formação

A. 11. Possui alguma outra profissão?

A. 12. Com o que trabalhava anteriormente?

A. 13. Já trabalhou com o iFood ou outro app?

A. 15. Seus ganhos são suficientes para suprir suas necessidades? Quanto ganha, em média?

A. 16. De que forma realiza as entregas (moto, bicicleta, outro)? É próprio ou alugado?

B – Motivação

B.1. Por que atua na área de entregas?

B. 2. Como enxerga o trabalho com o iFood?

B.3. Seus familiares apoiam e/ou incentivam seu trabalho?

B. 4. Pretende continuar nas entregas? Por quanto tempo?

C – Cotidiano

C. 1. Quantos dias trabalha por semana, em média?

C. 2. Quantas horas trabalha por semana, em média?

C. 3. É você quem escolhe quando e quanto tempo trabalhar?

C. 4. Trabalha em qual período do dia?

C. 5. Já sofreu algum tipo de violência trabalhando? Verbal, física, roubos, furtos, etc.?

C. 6. Já sofreu algum acidente trabalhando?

C. 7. Você enxerga seu trabalho, de alguma maneira, precarizado?

- C. 8. Você considera que seu tempo semanal de descanso é o suficiente?
- C. 9. O que você costuma fazer enquanto não está trabalhando?
- C. 10. Consegue ter momentos de lazer sozinho ou com familiares e amigos?

D – Pandemia

- D. 1. O que mudou nas entregas de antes da pandemia, para durante?

E – Futuro

- E. 1. Pretende continuar com as entregas quando a pandemia terminar?
- E. 2. Caso continue nas entregas, o que espera que mude no futuro?
- E. 3. Pretende fazer algum curso de formação ou profissionalizante?

Questionário aplicado aos entregadores

Idade

- () 18 a 20 anos
- () 21 a 25 anos
- () 26 a 30 anos
- () Mais de 30 anos

Origem

- () Presidente Prudente
- () Outra cidade do estado de São Paulo
- () Outra cidade de outro estado do Brasil
- () Estrangeiro

Gênero

- () Masculino
- () Feminino
- () Outro
- () Prefiro não dizer

Dias trabalhados por semana (em média)

- () Menos de 5 dias

- ☐ 5 dias
- ☐ 6 dias
- ☐ 7 dias

Horas trabalhadas por dia (em média)

- ☐ 6 ou menos
- ☐ 6 a 8 horas
- ☐ 8 a 10 horas
- ☐ Mais de 10 horas

Qual período do dia costuma trabalhar

- ☐ Manhã
- ☐ Tarde
- ☐ Noite

Salário médio

- ☐ Menos de R\$1000
- ☐ Entre R\$1000 e R\$1500
- ☐ Entre R\$1500 e R\$ 2000
- ☐ Mais de R\$2000

Possui algum outro emprego

- ☐ Sim
- ☐ Não

Possui formação profissional e/ou de ensino superior

- ☐ Profissional
- ☐ Superior
- ☐ Ambos
- ☐ Não possui

Qual veículo utiliza para trabalhar

- ☐ Moto
- ☐ Bicicleta
- ☐ Outro

O veículo é próprio ou alugado

- ☐ Próprio
- ☐ Alugado
- ☐ Outro

A quanto tempo trabalha para a iFood

- ☐ Menos de 1 ano
- ☐ 1 ano
- ☐ 2 anos
- ☐ Mais de 2 anos

Já sofreu algum acidente trabalhando para a iFood

- ☐ Sim, pelo menos 1
- ☐ Sim, mais de 1
- ☐ Não

Já sofreu algum tipo de violência trabalhando para a iFood (física, verbal, assalto, furto, etc.)

- ☐ Sim, pelo menos uma vez
- ☐ Sim, mais de uma vez
- ☐ Não

Como enxerga sua relação com a iFood

- ☐ Boa
- ☐ Neutra
- ☐ Ruim

Entrevista com o entregador Antônio

P – Pesquisador

E – Entrevistado

09 de março de 2022.

P – Primeiro eu queria fazer um perfil pra entender quem é você, então se você puder falar sua idade, de onde você é, se é casado, mora sozinho, como é sua família, conta um pouquinho pra gente ter um perfil.

E – Sim sim, bom eu sou o Antônio, tô com 33 anos, beirando aí os 34 daqui uns 20 dias e é o seguinte, eu trabalho com moto desde os meus 17 anos... é, desde 2005, sou casado, 15 anos casado já, com duas filhas, uma de 7 anos e uma de 15 também. Já tô aí há um bom tempo trabalhando em dois empregos, sempre trabalhei com moto, tô a 15 anos aí de motoboy fazendo esse corre, vamos dizer de 16 pra 17 anos, mais ou menos, e é uma profissão que eu gosto muito e costumo ficar um bom tempo no trabalho, nas empresas. Não sou de ficar muito trocando de empresa né, iniciei aí nessa carreira de motoboy em 2005 entregando marmitex e lanche, trabalhava assim que saí da guardinha mirim, que vamos dizer aí, é uma empresa aqui de Prudente que tem menor aprendiz, e já comprei uma motinho e ingressei. Assim que eu fiz 18, tinha completado né, eu já tinha comprado uma motinho e comecei a fazer esse corre, entregava marmitex durante o dia, do horário das dez e meia da manhã até as uma da tarde, descansava a tarde e a noite fazia entrega de lanche né. Então como era um serviço diferente pra mim, que você tinha, tem, dinheiro todo dia, e naquela época compensava porque o poder de compra do salário era melhor e, pra ter uma noção, na época, com R\$10 você abastecia pra trabalhar e cumprir horários e metas e o valor era pouco cara, durante o dia era uns R\$17 e durante a noite a gente tirava aí uns R\$35. Agora, nos tempos atuais, o cara geralmente trabalha R\$60 durante o dia pra entregar marmitex e durante a noite você ganha aí uns R\$70 mais taxa de entrega, mas tem estabelecimento que não costumam cumprir essa lei, mas é lei, você ganhar por entrega e o fixo né. E agora eu tô aí nos moldes atuais, mas eu tô em outro ritmo né, durante o dia eu tô num serviço fixo que varia 12 por 36 e nos dias de folga eu trabalho de moto.

P – Sim

E – Mas minha realidade é diferente de alguns amigos aí de aplicativo que ou são de aplicativo ou são diarista. Minha realidade agora eu trabalho com a moto pra uma empresa, que é uma pastelaria, e ganho por dia. Então, tipo assim, meu gasto, pelo valor, sai 100% livre. Eu vou lá só prestar meu serviço, mas sem meu material de trabalho, que é cedido pela empresa, né. A gente tem várias assim, vamos dizer assim que, no meu pensamento, na minha visão, a gente tem três tipos de empresa que eu costumo dizer, de entregador no caso, esse que é fixo, vamo dizer aí a galera que entrega gás, produto de limpeza, que é aí horário comercial, que entrega tinta, água, geralmente eles são fixos, eles são CLT, trabalham aí, cumprem horário, as 8h diárias, cumprem a hora de almoço e tem o salário pela categoria que, se eu não me engano, tá em R\$1400 mais o adicional de periculosidade que é 30% do salário, mais a cesta básica, e vamo dizer aí que hoje

sai em torno de uns R\$2000 o salário de um entregador CLT, ele tá com a moto da empresa e ele tá lá, só prestando o serviço dele, realizando a entrega. Tem a galera diarista que, como eu me iniciei na profissão, entrega a marmita de dia, faz o horário do almoço e arruma mais outro pra entregar a noite pra complementar a renda, gira em torno aí de R\$100, R\$120 por dia, porém tem seus gastos, porque ele tá com seu instrumento de trabalho, ele tá com a moto própria, gasolina, combustível próprio e então, como esse tipo de custo tá muito alto, os que estão trabalhando como diarista dessa forma as vezes não tá tão viável, só se o estabelecimento paga bem né, paga a taxa de entrega, repassa a sua diária né, aí dá pra suprir os gastos. E tem a galera aí do app agora né, que tem o OL e o nuvem que pode trabalhar o horário que quiser, que é a galera nuvem, e “ah, tô com tempo livre agora na parte da tarde, eu ligo meu aplicativo e fico esperando cair as entregas”. Tem os dias bons, tem os dias ruins... e tem a galera que é o OL que já tem que cumprir um horário, e aí ele tem que ter uma MEI, ele é o seu próprio empresário né, essa galera OL aí. E agora eu me encaixo aí, vamos dizer assim, na galera do fixo né que é só a parte da noite eu presto meu serviço, a moto é da empresa, eu tô ali só pra cumprir aquele horário e soltar as entregas né mano. É uma profissão aí que eu gosto muito, não é à toa que eu tô aí há um bom tempo fazendo essa. Agora não é minha renda principal, é onde eu completo minha renda né, com esse “free lance” aí, essa terceirização da minha mão de obra com essa galera que eu já tô há um bom tempo. É mais ou menos isso aí que é o Antônio, o Antônio tá nesse corre aí, com essa correria, com família, no dia a dia com esse tipo de corre aí.

P – Entendi. Então deixa eu dar uma recapitulada, você falou que o seu primeiro emprego, assim, mais formal já foi com a moto?

E – Foi com a moto.

P – Que aí você comprou a sua própria mesmo, mas hoje em dia a moto que você trabalha é da empresa, correto?

E – Isso.

P – Você falou que é casado, duas filhas, e a casa que vocês moram hoje, ela é própria, alugada, como funciona essa dinâmica?

E – Sim sim, é casa própria. Eu já tô no meu segundo imóvel meu, eu já tenho um imóvel meu de locação, onde eu tenho um inquilino, e agora eu tô no meu segundo imóvel né, devido aí ao meu esforço, trabalhando sempre em dois serviços, têm minha esposa que me ajuda também, que ela também trabalha, então a gente tá assim.

P – Agora você falou que está com dois empregos, um de dia e um a noite

E – Isso. Ah cara, haha, eu tô há 15 anos trabalhando em dois empregos. Já tô há um bom tempo.

P – Então você foi comentando, você nunca trabalhou com os aplicativos, sempre foi empresa mesmo?

E – Isso, sempre ou diarista ou na empresa né, que nem eu trabalhei um bom tempo numa empresa de limpeza bem conhecida aqui, a Limplar, na cidade aqui também, onde eu era motoqueiro fixo e CLT.

P – E você é de Prudente mesmo? Nascido e criado aqui?

E – Sou, nascido e criado aqui em Presidente Prudente.

P – As entregas você sempre faz com a moto? Não teve bicicleta ou algum outro meio?

E – Não, sempre com moto.

P – Tá. Aí, pra fechar o perfil, você vai ver que mais pra frente eu vou fazer umas perguntas relacionadas a violência, a assaltos, então eu queria fazer também um apanhado pra saber quem são essas pessoas, pra entender, caso elas tenham ou não sofrido. Então se você puder falar aí seu gênero, sua sexualidade

E – Bom, minha etnia, o que eu tenho aí pra dizer, eu me considero negro né. Meu pai é negro, minha mãe é branca, só que aí se for pelo tiro de guerra eu sou pardo né, marcaram pardo lá. Que mais, mesmo, fora isso?

P – Seu gênero.

E – Ah sim, sou homem mesmo, hétero, acho que é assim que se diz né haha.

P – Ok, então agora que a gente fez um perfil bom, vamos pular pra uma parte que eu chamei de motivação. Você falou que desde sempre trabalhou nessa área, e por que? Você gostava, como foi que você chegou?

E – Ah, assim, naquela passagem de adolescente né que você vai passando aí de adolescente pra adulto, vamo dizer aí, a “maioridade”, a passagem pra maioridade, a maioria dos meninos assim na quebrada quer, você as vezes tenta imaginar quer uma faculdade, estudar assim que terminar a escola, mas assim, você vai vendo essa parte se afunilando e você vai vendo a necessidade de trabalhar e também de ter um meio de transporte. Toda galera querendo ter moto, passando a maioridade e você já ganha um dinheirinho aí nos corres trabalhando e você fala “ah, vou arrancar uma moto”, e aquilo que você gosta de fazer, que é andar de moto, você vê que consegue ganhar um dinheiro com isso, consegue ganhar um sustento com isso. E aí você vai pegando o gosto da

coisa. Tem a galera que gosta e tem os que a gente chama os “amigo de dog verão”, que só trabalha no Sol, que quando chega época de frio e chuva some esses amigos haha. Mas enfim, eu comecei na profissão por causa disso, eu gostava de moto, era sonho de criança ter uma moto e, assim, como terminei o segundo grau e não fui fazer uma faculdade, veio as responsabilidades, filho logo cedo, esposa, você vê um lado de conciliar uma coisa com a outra, trabalhar com algo que você gosta e tirar o seu sustento de lá. Foi essa que foi se encaixando e, quando você vai ver, foi passando anos trabalhando, e acaba pegando amor pela profissão né.

P – Acaba gostando né.

E – Acaba gostando.

P – E falando assim, você comentou que desde sempre é com moto. Você pretende continuar no futuro, sua família apoia, como funciona?

E – Ah, eu sempre gostei de trabalhar com moto. Aí eu parei, não por vontade própria, parar de trabalhar durante o dia, foi mais porque eu sofri um acidente né, durante o dia, e quis já abrir mão, porque o trânsito do dia já é um pouquinho mais congestionado, você tem mais risco de ter uma colisão e... aí eu quis abrir mão, que foi onde eu fui parar na área da segurança privada, que é onde eu trabalho há 9 anos, até hoje. Com isso eu vou continuar trabalhando com moto a noite, que é mais calmo, as entregas são mais rápidas, porém o trânsito é mais calmo e um pouco mais fresco também, o Sol de Prudente não ajuda muito pro dia. E aí a família apoia, mas eu não pretendo, que nem eu falei, tô quase com 34, a intenção é trabalhar aí no máximo mais uns 6 anos até os 40 e ficar numa profissão só, mais calma. Mesmo amando a profissão, amando o que faz, eu tento chegar nessa idade aí, os 40, que se tiver tudo, os planejamentos familiar em dia, parar, e ficar só com uma renda mesmo que seria uma coisa mais calma.

P – Bom, estamos indo agora aqui mais ou menos pra metade, eu coloquei essa parte aqui como cotidiano e eu queria que você falasse, mais ou menos, pode até ser mais rápido porque você já foi passando por essas partes, mas durante a semana, quantos dias e horas, em média, você trabalha com as entregas? Visto, é claro, que você é registrado.

E – Sim, ali eu tô bem pouco. Fora o uso da moto no dia a dia, são 5 dias na semana né, de quarta a domingo, das 19h até as 22:45 por ser horário de shopping a gente para cedo ali, é uma coisa mais simples ali, é um combinado com o patrão, a empresa que eu já tô aí há 13 anos com eles, 13 pra 14 mais ou menos e... eu faço essa carga horária aí porque eu seria como se fosse o reforço né, porque tem os meninos lá que trabalham fixo tal, que é horário de shopping, entra as 11 da manhã e, um para no meio da tarde, outro começa no meio da tarde e vai até o final, e eu sou

como se fosse o reforço, começa na parte que o chicote estrala mesmo, trabalhando lá com três motos pra atender a cidade toda. É isso.

P – Você comentou que sofreu um acidente e que ele foi trabalhando.

E – Sim, foi um acidente de trabalho né, que é um acidente de trânsito, onde eu atropeliei uma pedestre, ela estava fora da faixa de pedestre e eu não vi, saiu de um ponto cego, era finalzinho de tarde, um horário na época que ia ser um feriado de carnaval prolongado, todo mundo naquela euforia, o trânsito bem intenso, finalzinho bem mais ou menos umas 17h e foi onde eu atropeliei uma pedestre, onde que eu me vi me machucar, onde que infelizmente a pedestre, foi um choque pra mim mesmo, a pedestre veio a falecer, uma senhorinha de idade, de 81 anos, foi onde me abalou muito e mesmo eu recebendo suporte né, jurídico da empresa, mesmo a família reconhecido, é... aceitou que foi um acidente por tudo que saiu na perícia técnica do acidente, veio muito a me abalar, foi um choque, onde minha família me pediu pra eu dar uma diminuída, eu também já queria dar uma diminuída mais ou menos 9 anos já no corre e aconteceu isso.

P – Imagino...

E – E foi onde deu uma diminuída no fluxo de trabalho de moto né, onde eu dei mais uma segurada. Esse não foi o único acidente, mas foi o mais grave e que mais me abalou. Já tive acidente de colidir com carro atravessando na frente e voar pra cima do carro, já tive tombo sozinho em curva com óleo na pista, mas esse é o mais complicado da moto né, o motoboy que é o para-choque da moto, nós somos...

P – Trabalhar na rua é complicado né...

E – Isso, trabalhar na rua é complicado cara.

P – E aí, os acidentes você falou que já teve vários, e em questão de violência, já sofreu alguma? Roubo, furto, verbal, alguma coisa assim?

E – Bom eu mesmo não, mas amigos, conhecidos, já foram assaltados e levaram a moto embora, o assaltante levou só o lanche e dinheiro porque identificou que a moto era do motoboy e não levou... furtos de motos de amigos que vai fazer uma entrega na área central, deixa a moto pra ir em prédio e na hora que voltar pra buscar a moto ela não está mais lá, a moto ser furtada. Tipo de violência que eu sofri mesmo foi em parte de trânsito né, o trânsito de Prudente é complicado, verbal, de a pessoa quase jogar o carro em cima de você, da pessoa achar que você tá errado, que você tá passeando, e é isso. Os tipos de violência minha foi mais assim, no trânsito.

P – Entendi.

P – E nos seus momentos fora do trabalho, você consegue ter momentos de lazer com a família? Sobra uma grana pra conseguir curtir ou é só uma grana pras contas mesmo?

E – Cara, nos dias atuais o salário ele mesmo é só pra manter a moto e fazer um extrinha em casa. Se o cara tá só com um emprego, ou usar o emprego de motoboy e usar ele pra poder completar o orçamento da família, porque hoje em dia o poder de compra do nosso dinheiro tá meio complicado aí o nosso salário e... isso serve mais como extra, o trampo como motoboy. De dia é pra manter o básico, mais pra sobreviver, difícil sobrar uma quirerinha, mas assim, se você souber administrar, dá até pra sobrar alguns milésimos de reais pra poder curtir um pouquinho. Mas é bem mais caro, já teve dias melhores.

P – Haha, todo mundo.

P – Agora indo pro final, relacionar um pouco com o que a gente tá vivendo nesses tempos, a pandemia, você sentiu que mudou alguma coisa no emprego, com relação as entregas, a empresa passando algo pra vocês, os clientes ou até mesmo você fazendo algo diferente?

E – Ó cara, em questão de pandemia, aumentou mais a demanda da galera que entrou nessa profissão, os aplicativos vieram aí uberizando a nossa profissão, começando aí da pandemia e, nessa questão, tem bastante aventureiro na profissão porque bastante publicidade e tal e, aí sim, alguns estabelecimentos tão fornecendo até o álcool em gel, no começo mesmo, como era uma coisa que não tinha vacina, bem no começo mesmo, quase dois anos atrás, era o álcool em gel, a máscara né, tinha luvas, mas demorou ainda pra conhecer, mas depois de uns seis meses da pandemia, com todo mundo assustando da pandemia, vendo que era sério, aí sim começou. Quando você fosse entrar no condomínio passar álcool em gel, se fosse entrar, só de máscara assim. Agora já tá um pouquinho mais relaxado, não exige mais a máscara, não tão fornecendo mais tanto álcool em gel assim devido também a vacinação, a galera começou a ficar mais desleixada, mas demorou pra dar esse boom, mas tivemos suporte sim, tanto pra entrar no estabelecimento, tanto pra estar andando na rua, tanto pra entrar no condomínio, teve muito esse cuidado em si, agora mais a galera já tá mais relaxada.

P – Pra fechar, você falou que pretende mais uns 6 anos com a moto e depois ficar em algo mais calmo né, e aí você comentou comigo que, por conta dos percalços da vida, você acabou não fazendo uma faculdade, foi direto trabalhar, você pretende no futuro, ou como vai ser o futuro que você imagina quando parar?

E – Sim sim, eu tenho vontade de estudar, na área de educação física né, é um sonho meu particular, até porque eu sou skatista, ando de skate, gosto muito de esporte, sempre um tempo que sobra de serviço, entre um dia e outro eu vou fazer meu rolezinho então eu sou bem proativo

nessa parte aí de esporte, sempre puxo minhas meninas pra fazer uma caminhada ou andar de bike e a intenção é essa, como é uma coisa totalmente fora da área, não é uma ADM, mas é um sonho meu que eu tenho aí, de estar entrando numa faculdade e estudando.

P – Tomara que dê certo, imagina você entra na UNESP e vira colega meu?

E – Oh, tomara. Haha imagina, poxa, dá pra arriscar, eu fui ver aqui esses dias eu acho que o último foi 3 por 1 a vaga pra educação física da UNESP. É um curso legal, porque falar pra você, é difícil achar prudentino cursando UNESP, você acha até mais gente de fora, não sei se é o pessoal de onde eu cresci que não acreditou tanto ou se é mais difícil, agora nas faculdades particulares que nós temos aqui, a galera faz tudo nelas, mas pra entrar na UNESP o prudentino é difícil, não sei se você tem muito amigo prudentino cursando com você.

P – São poucos, a gente até discute que falta divulgação da UNESP na própria cidade. Comparada a Toledo e UNOESTE, é muito pouco a da própria UNESP.

E – É, a gente tem uma visão que é difícil entrar, mas basta estudar né, entrar de cabeça naquelas tal de barreira do cotidiano, trabalhar e estudar, principalmente quem tem família né, aí vai ter que ser um esforço duplo.

P – Cara, fechamos a entrevista, a não ser que você queira comentar mais alguma coisa?

E – Não, tá tranquilo, se quiser perguntar mais alguma coisa tô a disposição.

P – É só isso mesmo, muito obrigado por tirar esse tempo pra participar.

Entrevista com o entregador Maicon

P – Pesquisador

E – Entrevistado

10 de julho de 2022.

P – Bom, começando a gravar aqui e, só pra gente entender eu queria que você contasse pra gente quem é o Maicon, sua idade, se você é natural de Prudente, conta um pouco sobre você.

E – Fechou mano. Eu sou o Maicon, tenho 28 anos, sou de 93, faço 29. Sou Prudentino, sempre fiquei aqui, curto aqui. Acho que é isso né, não preciso ficar me estendendo muito, estudo bateria, gosto de música, tenho interesse em me profissionalizar nisso. Trampo como motoboy desde sempre assim, desde que tirei minha carta, que é o trampo que fui fazer e eu me identifiquei e... acho que é isso.

P – Entendi.

P – E você se considera branco, negro, pardo?

E – Sou branco, homem.

P – E você é casado? Eu lembro que você comentou que ia estar de mudança, como funciona aí a questão da moradia?

E – Isso, eu tava morando com minha família, né, tava morando na casa da minha mãe, no final do ano passado eu voltei pra lá, por questão de estabilidade, de grana mesmo, sofri um acidente trampando em 2019 sabe, e deu um trabalho pra mim e... aí eu sai da casa da minha mãe de novo. Eu adiei muito essa parada, eu ia ficar lá seis meses, fiquei um ano e meio, mas coisa comum de vida de adulto, tal.

P – E agora você foi pra uma casa alugada, conseguiu comprar uma, como é?

E – Isso, isso. Eu moro com um camarada hoje, num apartamento, numa região da praça do trampo. Eu escolhi e... uma parte da escolha tem tudo a ver com isso, onde o fluxo da plataforma é legal, então é isso.

P – E você tem alguma formação profissional, acadêmica ou algo do tipo?

E – Cara, nenhuma. Na real eu já tentei estudar duas vezes na área de informática, é uma parada que eu entendo bem, curto, tenho até um certo conhecimento. Mas não completei nenhum dos cursos. Eu fiz análise de desenvolvimento de sistemas na FATEC e fiz sistemas de informação na FIP, que é uma particular daqui.

P – E você falou da música, que pretende profissionalizar, mas no momento não tem ela como profissão?

E – Não, não mano. Minha profissão é só motoboy. Eu tenho a música como objeto de estudo, uma parada que eu dedico meu tempo a construir uma habilidade, a aprender, enfim.

P – E você comentou que trabalha como motoboy desde sempre, mas foi de fato, seu primeiro empregou ou antes trabalhava com outra coisa?

E – Não, na verdade eu trampo desde moleque. Desde uns 13 anos que eu me viro com trampo tals, sou de uma família de trabalhadores, todos lá em casa trampam e... acontece que, tipo assim, quando eu tinha lá meus 14 anos, foi bem quando eu comecei a trabalhar, inclusive por isso, meus pais abriram um negócio de rango, então até eu ter uma carta de moto eu trampava lá com eles. Trampeei até em estacionamento antes, fiz meus corre, mas... logo quando eu tirei carta, eu relutei a tirar carta, era uma parada que nem tava nos meus planos assim, eu tinha uma pira meio natureba, mas logo que eu tirei carta precisava de fazer entrega

das marmiteix da Dona Cleusa lá e eu fui fazer. Em pouco tempo eu já tava habituado, já tava trampando com isso, aconteceu que virou minha profissão principal desde sempre. Mexi um pouco com PC mas um pouco só, foi mais pra quebrar galho de quem eu conheço, sei lá, em troca de uma graninha e pá.

P – Entendi, e agora, com o iFood, agora você tá trabalhando com o iFood né...

E – Sim.

P – E com o iFood você tá há quanto tempo já?

E – Cara, eu tenho meu cadastro autorizado na plataforma há muitos anos. Há muitos anos tipo assim, seis meses, um ano que o iFood tava atuando aqui na cidade meu cadastro tava aprovado.

P – Logo no início então.

E – Isso, eu não lembro muito bem, foi logo no início, eu não lembro exatamente que ano que foi, mas tem uns três anos se pá, até mais.

P – Antes da pandemia então.

E – Bem antes, bem antes. Só que tipo assim, eu sempre tive o iFood como trampo secundário, nunca foi o...

P – Era aquele complemento de renda?

E – É, tipo assim, até uns anos atrás eu tinha como secundário. Até uns anos atrás, até o meio da pandemia eu não tinha trampado com o iFood com tanta firmeza sabe. Não fazia dele meu trampo mesmo. E... mas de, pelo menos uns dois anos pra cá o iFood é minha renda principal.

P – E com essa sua renda principal você consegue pagar tudo suas coisas e sobra uma grana ou é tudo restrito, bate na linha certinho pra conseguir manter o mês?

E – Ah mano, vou te falar né cara, eu vivo a vida de um trabalhador brasileiro, tá ligado? Eu não sei, tipo, de que classe, sua origem tal, mas eu venho de uma família de que a gente sempre precisou trabalhar e cuidar muito bem da nossa grana pra ter. Vivo então, viro e mexe eu tô com algum perrengue financeiro, vira e mexe eu tô com problema com grana, vira e mexe eu preciso trabalhar 60, 70 horas na semana, mas isso é uma parada que tipo, sei lá, eu já me acostumei. É uma parada que eu já interpretei como parte da minha vida, da cultura que eu sou inserido e tal né. Então... o que que eu posso dizer? Eu nunca trabalho só em um lugar, eu sempre tenho dois tramos, e minhas jornadas tão sempre de no mínimo 50, 60 horas semanais, mas eu consigo viver véi. Não sou uma pessoa que tem muita grana pra curtir, tal, pra esbanjar, mas também não sou uma pessoa muito gananciosa nesse sentido assim. No limite, tem um monte de projeto financeiro. Essa pergunta é muito boa né, tem um

monte de coisa pra falar dela. No limite tem um monte de projeto financeiro e... poxa, penso que eu vou levar uns bons anos assim, mas eu sempre tô preocupado em ganhar mais grana. Eu lembro que teve uma época que eu me atendia com um bom terapeuta e ele falou assim pra mim “mano, o Maicon, já passou da hora de você parar de pensar em gastar menos, em ajustar o seu dinheiro, e começar a pensar em ganhar mais. E... enfim, isso diz muita coisa também.

P- Com certeza.

E – Então é isso cara, eu acho que, é digno, eu posso viver, posso comer coisas que eu gosto, posso comprar coisas com muito planejamento coisas que eu quero, sem muito luxo, mas dá pra viver, é...

P – Não esbanja, mas dá pra ter uma vida boa.

E – Total, né? Faço um role, viajo quando posso, todo ano quase, ano passado eu passei muito perrengue e não viajei, mas enfim, eu, tipo assim, sempre tento pensar que a gente vive um sistema político específico né, que tudo depende de grana e que se for pensar na pirâmide desse sistema político eu sou uma pessoa privilegiada, tenho família, meus pais tem o negócio deles, eu tive a oportunidade de estudar, essa profissão eu tô nela porque eu escolhi, então eu poderia dizer que tá tudo bem.

P – É... Agora, finalizando mais essa parte de perfil, eu queria saber como você faz as entregas, se é com moto, com bike, se é sua ou alugada, como funciona pra você.

E – Mano eu trampo de moto, é minha a moto, termino de pagar ela esse ano, foi uma moto que depois de seis anos trampando com uma CGzinha 99 125, aquela redondinha com farol quadrado clássica...

P – Clássica, clássica.

E – Eu tive a oportunidade de fazer um consórcio e tirar uma moto muito melhor, uma moto muito mais confortável e né, minha moto, minha magrela, gosto muito dela inclusive, uma das melhores coisas que eu fiz na minha vida haha.

P – Você comentou que seus pais tem um restaurante, um trampo de comida...

E – É, um pequeno negócio.

P – E eles incentivam você no seu trabalho como entregador?

E – Não cara, na real assim, meu pai ele é um sujeito trabalhador de origem muito humilde, muito humilde mesmo, como a maioria dos pais da nossa geração, tá ligado? E... ele trata com máximo respeito a minha profissão, mas é sempre assim “porra gordão, trabalhar não leva a nada, vai estudar”, aquela parada de pai, e minha mãe ela, porra, tipo ela não curte não

cara, a gente já teve alguns conflitos até, ela trata até com um certo desrespeito assim, e eu sou o filho mais velho tal, acho que minha mãe esperava que eu fosse... inclusive me deu um monte de oportunidades de estudar alguma coisa de bacana e pá, minha mãe ela é bem...

P – Mas ela não apoia o trampo assim ou...

E – Que nada, nem curte, tem vergonha pá, uma relação bem chata, uma parada até traumatizante que eu tive que cuidar muito assim das minhas ideias sobre isso. Mó xarope.

P – Entendi. No meu caso, eu não trabalho né, mas caso eu trabalhasse com o iFood o que pegaria mais seria o fato da moto em si, meus pais não curtem muito a moto e tal...

E – É, tipo minha mãe ela tem toda a neura dela com moto, mas ela também tem toda neura dela com questão de classe, de preconceito, queria que você fosse alguém na vida, motoboy não é ninguém, não é serviço, tá ligado? Tem um monte de treta sobre isso com ela.

P – Entendi. Então agora, saindo um pouco dessa parte do perfil que eu acho que deu pra entender bem quem é o Maicon, queria que você falasse um pouco sobre seu cotidiano, você passou um pouco já até, mas queria que você falasse um pouco, você falou que chega a 60 ou 70 horas, mas quantos dias assim, em média, e quantas horas você faz com o iFood, se é de noite ou de dia.

E – Daora. Cara, nesse momento eu tô fazendo das 10:30 da manhã até umas 7 da noite. Das 10 as 19? Deve estar dando umas 9 horas, é... dia ou outro eu faço um extra e continuo até umas 10 da noite. Faço iFood e marmitaria, que tem uns pedidos tipo fixo, de almoço e jantar, então leva meia hora, quarenta minutos cada corrida deles lá, é uma no almoço e uma no jantar, e no resto eu tô na plataforma. Eu costumo trabalhar seis dias na semana, um dia eu tiro pra folgar, a marmitaria não tem folga, ela é todo dia, uns contratos que eles tem lá com uma galera, mas como é pouco assim nos dias da folga dá pra se virar.

P – Na marmitaria você é registrado?

E – Não, sou nada. Não e, mano, assim, acho que é isso que eu tenho pra falar. Muitas vezes assim eu pego freelance a noite, muitas hamburgueria ou algum lugar assim, mas isso tem ficado meio raro. A jornada comum assim é das 10 as 19, padrãozão. Já teve época de eu estar fazendo das 9, acho que agora o local que eu tô vivendo, o local que eu tô morando não tem muita loja pra fazer a manhã, então prefiro tirar mais um descanso pela manhã, faço as coisas mais aqui do barraco e tal, mas tipo, um mês atrás que eu tava vivendo na casa da minha família, lá tem umas quatro padarias em volta, então fazer lá de manhã é muito interessante e eu fazia. Uma parada massa do iFood é isso, cada região tem seus horários de pico e seus hiatos, você ter essas sacadas assim você aproveita melhor seu tempo útil de trampo.

P – Sim, sim. E você comentou que tira um dia pra descansar, e você acha que esse dia, mais as horas que você não trabalha por dia, dá, sobra pra você descansar tá bom, ou você se sente cansado durante a semana e sente que precisava de mais?

E – Ah véi, mano, sendo honesto com você assim, eu tô super acostumado, é minha rotina há muito tempo tal. Eu nunca me preocupei em ocupar muito meu tempo fora do trabalho, sempre tive uma mente tipo assim “porra, se a galera do Japão é mó evoluída tal, e a galera trampa pra cacete, por que eu não vou trampa pra cacete aqui?” eu sempre penso umas paradas mais ou menos assim. E... então tipo, é uma parada que eu nunca liguei, um dia de folga pra mim é o suficiente e... eu diria outra coisa cara, eu vi meu pai trabalhando sem folgar, de manhã até a noite assim ó, por muito tempo da vida dele e eu penso assim “caralho, se meu pai fez isso, por que eu não faria?” então acho que eu tenho uma herança assim, uma cultura, não só de cultura, mas uma raiz vem de família, a galera trampa muito. Mas assim, ia ser massa folgar dois dias na semana? Folgar no sábado e no domingo? Eu costumo pegar minha folga no domingo, é raro “ah tem algum evento na quinta-feira, tem algum bagulho massa no sábado” eu pego em outro dia, mas eu costumo folgar no domingo. Tipo, pô, seria massa folgar sábado e domingo? Claro que seria. Seria massa folgar domingo e segunda? Claro que seria. Mas assim, tipo, um dia de trampo é muita grana. Quatro no mês já é muita grana mesmo né? Então, sei lá, no limite quando eu preciso folgar mais vezes seguidas eu me ajusto durante a semana, eu trabalho um pouco mais nos outros dias.

P – Entendi.

P – Você comentou agora a pouco que, em 2019, se eu não me engano, você sofreu um acidente né?

E – Isso.

P – E você sofreu algum outro acidente ou violência, seja de trânsito, xingamento, roubo, furto, com você trabalhando?

E – Mano, alguma violência assim não. Acho que xingamento e buzina faz parte do cotidiano, penso que as pessoas tão estressadas e xingam aí eu sigo meu caminho, quando eu tô estressado eu xingo também. Então acho que não, nunca passei por violência não.

P – E acidente foi só aquele ou teve algum outro?

E – Cara, trabalhando e sério esse foi mais sinistro, todos os outros acidentes que eu tive... ah, eu tive um outro acidente trabalhando que tive que consertar a moto, o cara desceu do carro e a gente tava em frente uma oficina, ele largou a moto na oficina, falou pro cara fazer o serviço, pagou e foi embora. É... esse último acidente foi foda, fiquei internado, fiz cirurgia,

tenho cicatriz, tenho pino no braço e... tipo assim, eu tava trampando pra hamburgueria, tava com entrega na caixa e tal. Aí o dono da hamburgueria lá, tipo, pagou o conserto básico da minha moto, pra ela voltar a funcionar, ser útil e ficou meio que por isso. Eu peguei os auxílios do FGTS que eu tinha e fiquei três meses de molho, mas foi foda, esse acidente foi foda. Não tive mais muita coisa não, só bobagem, de cair de bobo tal, trampando.

P – Mas aí você conseguiu, pelo menos nesse mais grave, você conseguiu suporte financeiro?

E – Cara eu consegui três meses de INSS que eu tinha recolhido de um trampo que eu tinha feito, foi um estágio inclusive em informática por essa grana e... foi isso né cara, eu tenho minha família que mexe com comida então eu tinha marmita todo dia pra comer haha e... a gente foi se virando, mas assim, três meses depois eu voltei pra casa da minha mãe, mudei os planos pro fim do ano né, tinha uma viagem marcada com uns parceiros e tal e eu falei assim “rapaziada é o seguinte, não quero perder nosso pião, nosso plano, vou passar uns meses na casa da minha mãe pra poder ir com vocês”. Foi um lance mais ou menos assim.

P – Entendi.

P – E você comentou que sua mãe ela não gosta muito, que vocês têm até alguns conflitos em relação ao seu trampo, mas e você, é mais pro lado dela, enxerga o seu trabalho como precarizado, ou é mais igual o seu pai, que acha que todo trabalho é digno e é isso aí, levanta a cabeça...

E – Cara, eu sou igual meu pai em achar que todo trabalho é digno, que a gente tem que trabalhar né, assumir responsabilidades né. Eu sou uma pessoa que, em questão de trabalho, tipo, como é que eu poderia me colocar, eu não quero falar nada que possa me parecer que eu tenha alguma ideologia especial que eu siga, nem gosto disso, mas tipo, sei lá, eu entendo que todo trabalho é útil e importante e acho que todo trabalho deveria ser respeitado e valorizado, tá ligado? Mas isso não me faz deixar de pensar que minha profissão é precarizada né, que eu tenho uma profissão extremamente importante e extremamente perigosa, e isso é muito importante se a gente for pensar, que não entrega dignidade que é de acordo com fazê-la, não se dá o valor devido a profissão e... tá ligado? Não deixo de ter minhas queixas. Eu costumo falar que eu amo e odeio ser motoboy, porque é muito massa andar de moto mano, é muito massa fazer as entregas, conhecer gente nova, ir nos restaurantes, eu acho toda essa parte muito legal, o trampo em si me agrada, me apetece. O foda é o prestígio, o foda é a grana no fim do mês, o foda é o tempo que eu tenho que colocar nisso pra ter uma certa dignidade, tá ligado? Essa parte é difícil, tá ligado?

P – E agora falando um pouquinho é... já encaminhando mais pro final, da sua relação com o iFood, a gente comentou agora, agora mesmo você falou que por mais que você entenda o trabalho como digno e tal você não pode deixar de negar que é algo meio precarizado, que não tem valor, você enxerga o iFood em si, o aplicativo, como seu patrão ou você se considera um microempresário ou algo do tipo? Se você recebeu algum tipo de instrução, você comentou que tá desde o início do iFood em Prudente, tinha alguma coisa na época quando você se cadastrou do tipo “ah, tem que fazer tal coisa”, ou não, foi entrar e começar a pegar os pedidos, como foi?

E – Cara, eu acredito que o iFood ele tá orientando a gente a como fazer o uso da plataforma a todo tempo. Eu acredito não, é isso, é isso. A gente tá a todo tempo recebendo informação “ó, faça suas rotas assim”, é todo dia vem lembrete, todo dia a gente recebe Whatsapp, o iFood tem uma comunicação virtual através dos robôs, como toda empresa usa, com a gente, constante. Não é humano humano, mas ainda assim o iFood se faz muito presente nesse sentido, tá ligado? E agora, é muito interessante sua pergunta, pensar “o iFood é meu patrão ou eu sou um microempresário?”, acho que nem um, nem outro e um pouco dos dois ao mesmo tempo. Eu acho que assim, eu me coloco como um parceiro do iFood. O iFood tem uma plataforma que eu sou autorizado a prestar serviço. Se eu prestar meu serviço com excelência o iFood vai me retribuir com uma boa pontuação, com uma qualidade melhor de rotas, com uma rotina melhor de serviços. O iFood tem um algoritmo muito forte, muito inteligente o algoritmo do iFood, eu sempre elogio o algoritmo do iFood e, tipo, eu estudei algoritmos em parte da minha vida né, eu estudei informática, eu estudei programação em algum momento, e... o iFood ele retribui quem fecha com ele. Então eu sempre penso assim “eu sou parceiro dessa plataforma né? Eles tão ganhando a grana deles, eles precisam desse serviço, eu faço esse serviço muito bem, a gente se ajuda, a gente se utiliza”. Agora, é interessante porque quando eu vou fazer um freelance eu sempre me coloco na posição de prestador de serviço, eu sempre falo assim “olha colega, você não é meu patrão nesse momento, você é o meu cliente. Eu estou prestando um serviço que você precisa”, então eu sempre tento colocar essa direção pro trabalho. Mas é boa essa pergunta também, eu nem tinha pensado nisso desse jeito.

P – E recentemente eu estava lendo algumas outras pesquisas que saíram, pra me basear um pouco na minha, e em alguma delas eu li, em uma mais antiga já, de 2018 ou 2017, que falava que o aplicativo em si ficava com uma parte de 40% das entregas. Vocês têm conhecimento de quanto é? Vocês sabem de quanto é essa porcentagem que vai pra cada uma das partes, seja pro aplicativo, pro entregador ou pro restaurante?

E – Cara eu não tenho nenhum conhecimento técnico específico e tipo assim, nenhuma certeza sobre isso, eu tenho uma dedução da minha experiência, né. Do que o iFood oferece, quando ele me entrega uma rota do tipo “Maicon vai ali no Massashin buscar um rango e entregar lá no Dahma”, tá ligado? Hoje aconteceu isso, fui no Massashin, fiz uma coleta, entreguei no Dahma, ficou R\$10 e uns quebrados de centavos, é, desse dinheiro o iFood não me tira nada, esse dinheiro é meu. Nunca tirou. Tudo que o iFood repassa já é meu. Se o iFood tira alguma porcentagem é antes de me repassar, não é igual o Uber, que a galera diz que o Uber leva 30% da grana que eles ganham né, a galera do Uber já falou pra mim. Não é assim cara, nunca teve isso e não sei se já teve um dia. Agora, tem um lance assim né mano, as vezes você pega uma entrega lá e você vê na nota que o cliente pagou 13 contos na entrega, mas a plataforma tá me pagando 11, ou 9, ou 8, mas também velho, tem um monte de entrega que é 4 contos que o cliente paga pra plataforma, que é 3 contos que o cliente paga pra plataforma, e nesse momento a taxa mínima são R\$5,31 se for realmente perto, qualquer distancinha a mais essa taxa já sobe mesmo. Então tipo assim, são dois pesos duas medidas, eu não sei se o iFood fica com algo dos motoboys né, mas eu entendo que pra mim ele tanto tira quanto coloca. Eu pego um monte de entrega de 4 contos e ganho 6, e pego um monte de entrega de 12 contos e ganho 10.

P – É que diferente do Uber, que você até comentou, e eu li algumas coisas, o iFood é uma relação mais quadrangular né, porque são 4 agentes, o entregador, o aplicativo, o restaurante e o cliente. O Uber já é mais triangular, o motorista, o aplicativo e o cliente.

E – Saquei, é realmente bem pensado isso.

P – E você comentou da distância mínima e os valores vão variar justamente na distância, o valor do pedido em si não influencia muito?

E – É, é exatamente isso.

P – E eu estava passando na rua outro dia perto de casa lá em São Paulo e eu vi alguns, numa padaria aqui perto que tem alguns entregadores do iFood, e eu não sabia, mas aparentemente o único valor, que você até tava comentando que você não sabe o quanto fica pro iFood, que o que vem pra você já fica, mas o único valor que o aplicativo em si não pegaria seria o da gorjeta, mas aí eu fui ver e não é um valor tão alto que vocês podem receber na gorjeta por entrega né, eu acho que é R\$10 o máximo né?

E – Então, o iFood ele sugere pro cliente R\$2, R\$5 e R\$10 ou o tanto que ele quiser.

P – Têm a opção do quanto ele quiser também então?

E – É, exatamente. Ou ofereça um valor da sua escolha, então eu acho que tranquilo.

P – E aí, pelo que eu ouvi eles comentando, esse era o valor onde eles tiravam mais grana porque era onde, justamente, o cliente dava, então não tinha esse intermédio do aplicativo, e pelo que você comentou tem como dar um valor diferente dos sugeridos.

E – Cara muito louco, eu acredito que tenha, eu acredito que tenha, talvez eu esteja falando bobagem, mas eu como usuário do iFood me lembro de ter visto lá R\$2, R\$5, R\$10 ou o tanto que você se interessa tal, mas sabe uma coisa que eu achei interessante no que você falou mano? Você falou que viu a galera comentando das gorjetas tal, e eu não lembro, você falou que é de São Paulo, isso?

P – Isso.

E – Você tava numa região que tipo, é outra realidade trabalhar com o iFood lá do que trabalhar aqui, né? Tipo, é bem diferente daqui.

P – Sim, até por isso a gente tá fazendo a pesquisa aqui em Prudente.

E – É, então cara, aqui, total, mó massa eu acho, você construir esse interesse, de ver qual é a do interior eu achei mó massa, porque eu tenho certeza que é muito diferente. É... e aí mano eu pensei que, tipo assim, aqui a galera nem ganha muita gorjeta. Eu não acho isso comum nem pra mim nem com os meus colegas. Aí quando a galera ganha dezão de gorjeta a galera manda até lá no grupo “ó ganhei dezão” não é comum, não é uma parada tipo normal. Se eu ganhasse dezão de gorjeta todo dia eu, pô, ia dar quase trezentão a mais no mês, eu ia ficar felizão.

P – Interessante isso, porque lá pelo que eu ouvi comentar, é bem comum.

E – É, aqui não é comum. E tipo assim, eu ganhei uma gorjeta hoje de R\$2 e fazia muito tempo que eu não ganhava gorjeta. Se eu ver meu extrato das últimas semanas é... fazia mó cota, fazia mó cota que eu não ganhava gorjeta. Muito louco.

P – Entendi, é outra realidade.

E – É outra parada, muito massa isso.

P – E agora pra gente finalizar, queria falar desse tempo recente. É uma parte de passado e do futuro que eu queria comentar. Do passado porque nesses dois anos que a gente passou de pandemia, ainda estamos no finalzinho né, você percebeu alguma mudança nas entregas, por todas as partes envolvidas, seja o iFood passando alguma coisa pra vocês fazerem, seja a relação com os clientes em si, nos restaurantes, teve alguma coisa que mudou por conta da pandemia?

E – Cara uma parada que eu acho que mudou totalmente foi a maneira que a gente trata a higiene dos produtos que a gente tem contato. Eu pelo menos aprendi a lidar com a minha bag de um jeito diferente, aprendi a lidar com os clientes de um jeito diferente, e foi de um

jeito que me serviu tanto que eu aderi, que é o jeito que eu atendo até hoje, eu antes abria a bag pro cliente puxar o pedido, de não tirar a bag das costas, tipo umas paradas assim que foram úteis, só que mudou cara. Esse lance de se limpar, tá ligado? Esse lance do tipo, é... de se cuidar. A plataforma tá o tempo todo falando pra gente passar álcool em gel, termina a entrega passa álcool em gel, antes de pegar o pedido higieniza, higieniza a bag pra começar o trampo, além disso tem aquela parada que a plataforma precisa fazer todo o lado político dela, então ela fica pagando de boa moça, mandou máscara, mandou álcool, fez o mínimo assim que qualquer lugar que a gente trabalha a gente precisa fazer, tá ligado? Então acho que o que mais mudou foi isso, agora dinâmica do trampo, de eu ir, buscar o pedido, o cliente e tal. Atender o cliente ficou mais fácil, que agora é mais fácil largar o pedido em qualquer lugar, os clientes aceitaram isso super bem, é mó massa. As lojas, algumas ficaram mais burocráticas, tipo, onde esperar, tá ligado? Sentar em algum lugar, mas é isso, nada muito especial mano, nada muito especial.

P – Isso que você falou agora é uma parada que também entra das realidades diferentes, que você falou que aqui os clientes aceitaram aquele negócio de deixar o pedido na porta né, lá em São Paulo quase ninguém usa e, eu já cheguei a fazer o teste algumas vezes, o motoboy não deixa, ele fica esperando realmente você aparecer lá pra pegar o pedido.

E – Eu penso que assim, você ser motoboy numa cidade que você nunca mais vai ver a pessoa que você fez a entrega ou que você, tipo, nunca mais vê alguém no trânsito, tipo assim, é a mesma coisa de em Prudente ninguém quebra retrovisor, eu não posso quebrar o retrovisor de um babaca aí no trânsito porque meu, ele vai me achar amanhã ou depois, ou depois, ou depois, ou depois. Ele vai me ver várias vezes, né? Então tipo assim, que cliente vai ficar fraudando o motoboy, ou que motoboy vai ficar fraudando loja em uma cidade em que o fluxo a gente se reencontra? Agora numa capital não né véi? Se o cara não tiver certeza que ele deu a marmita na mão do cara, ele não tiver certeza que ele tá pegando a marmita dele na hora que chega, vai saber. Imagino que isso faça todo sentido mesmo. Aqui não, aqui a galera fala “deixa no porteiro” e se o porteiro não quiser receber a galera briga.

P – Pra gente fechar, pra falar um pouco do futuro, se você pretende continuar com o aplicativo, ou se você pretende procurar outro emprego, você quer fazer aquele lance da música realmente tornar realidade, tornar uma profissão, algo nesse gênero?

E – Daora. Mano, música sempre foi um sonho pra mim. Sempre foi muito desafiador pra mim porque tipo, é um hobby e um sonho muito caro e que necessita muito investimento de tempo, tá ligado, pra você fazer isso de uma forma que te traga um retorno, então eu vejo que eu preciso de muito tempo ainda pra me sentir seguro de me considerar e de começar a atuar

como profissional de música. E até então, o que eu tenho pra isso é ser um motoboy, e eu me considero um excelente motoboy, tá ligado? Eu faço esse trampo há 9 anos, tenho muitos quilômetros, atingi muitas pessoas com um trampo que eu faço com muita tranquilidade, com muita facilidade, respeito, é um trampo que eu curto, então isso é uma ferramenta muito útil pra mim. Mas é aquele lance que eu falei, lembra que eu falei eu amo e odeio ser motoboy, tipo assim, toda parte que eu amo me serve pra cacete, até que eu possa evoluir de profissão, me tornar músico, viver do meu sonho no limite. Mas tem todo lance do prestígio principalmente. Tem uma coisa que eu costumo falar que tipo assim nenhum sogrão, tá ligado, vai ficar muito contente quando a filha dele querida, amada, mimada e os caraio trouxer o namoradinho pra casa e ele falar “e aí filho, o que você faz da vida?” e o cara de 30 anos nas costas falar “ah sou motboy” tá ligado? E é uma realidade cruel, triste, né, mas eu vivo isso com a minha mãe já, tá ligado? Então eu acho que isso é muito comum, porque é uma profissão sem prestígio, inclusive por conta dos próprios profissionais, tem muito safado tramando disso, tá ligado? Mas é... então eu tô sempre pensando nisso, queria mudar de profissão, queria ter uma profissão que é menos mal vista, queria ganhar mais, e ao mesmo tempo eu gosto, é um sentimento muito binário. Pro futuro, mano sei lá cara, quero gravar um CD, quero me apresentar, quero ensinar, quero ter mais conforto, eu quero pegar minha moto com o prazer de tipo assim, vou passear, andar de moto é um dos maiores hobbies da minha vida, tal como o estudo, tal como tocar bateria, mas, fazer disso esse trabalho diário e difícil, esse trabalho mal remunerado e que as pessoas te veem com maus olhos tira o prazer desse hobby, né? É aquela parada massa que eu falo sobre isso, de tipo assim, meu, é... se ser motoboy as pessoas respeitassem “pô você é motoboy meu? Parabéns pela sua profissão, é muito perigosa, você tem que ter muita habilidade de trânsito” né, já seria um bom avanço, eu já me sentiria extremamente mais confortável mano. Mas se desse uma grana um pouco mais digna também, tá ligado? Se eu pudesse viver com um pouco mais de conforto, se eu não precisasse, eu divido um barraco com um camarada, ele é muito meu camarada, o moleque é firmeza, a gente é parceiro, se respeita, ele tem o trampo dele, eu tenho meu, o espaço é de boa, mas tipo, se eu tivesse estar morando sozinho, não estar preocupado com conta tipo “pô, vou terminar de pagar minha moto, vou investir nesse bagulho aqui” beleza, já estaria muito melhor, mas é sempre “porra, tem que me virar pra isso, tem que me virar pra aquilo” né, preciso ralar bastante, aí você quer sossegar tem que ralar muito pra ficar uns três, quatro dias de uma semana sossegado, então porra, né, queria ganhar mais, queria mais prestígio, mas gosto muito. Sei lá cara.

P – Eu conversei com outro motoboy já e foi bem parecido, ele falou que gosta muito da profissão, mas que é muito desvalorizada, que tem os perigos do trânsito, que ganha pouco, que nem você, de gostar, mas sempre ficar aquele negócio né.

E – Total, eu tenho super, eu já falei isso muitas vezes. Meu eu tenho uma ex-namorada que é muito minha amiga que eu falo pra ela “Luna, mano, nossa se ser motoboy desse o dobro do que eu ganho eu ia ser motoboy pra sempre”. Se ser motoboy e o povo me olhasse e não falasse “nossa, você nem tem jeito de motoboy, você é educado”. Se não tivesse esses preconceitos escroto eu ia ser motoboy pra sempre, mas é foda, a gente quer deixar de ser motoboy porque a gente quer uma condição melhor de vida, quer uma posição social melhor. Mas acho que a maioria gosta mano, a maioria gosta muito, é muito massa. Andar de moto é mó tesão, é mó gostoso.

P – Bom, fechamos as perguntas, a não ser que você queira comentar mais alguma coisa a gente pode encerrar essa parte da entrevista.

E – Acho que não mano, não tem mais nada pra falar não, foi tudo... mas daora, agradecer no limite, obrigado, foi mó daora, foi mó massa porque eu fiquei falando pra cacete e eu mesmo entendi e eu relembrei um monte de coisa sobre isso.

P – Espero que você tenha se sentido confortável aí em responder.

E – Foi suave, tranquilão.

P – Você foi um dos poucos que eu consegui contato até agora porque eu não tava em Prudente ainda, mas agora voltando acho que vai ser mais fácil. E aí eu até ia ver com você se, agora que você viu que eu não mordo né, haha, se você tem alguém, ou conhece algum outro motoboy que trampe com o iFood pra indicar pra eu conseguir conversar...

E – Cara, vou ser bem franco mano. Pensando assim eu não consigo pensar ninguém véi. As vezes na rodagem você tromba um mano pá, pô esse mano poderia trocar uma ideia pá, eu posso ver, eu posso pensar, mas honestamente eu indicaria o Antônio, mas ele já deve ter conversado né?

P – É, ele passou alguns contatos, o seu inclusive, eu já tô indo atrás.

E – Sim, sim, inclusive ele me chamou hoje pra ir numa reunião, ele é mó massa, ele é envolvido com a parada mesmo.

P – Bom, enfim, eu agradeço aí de novo, espero não ter atrapalhado, a gente acabou passando uns dez minutinhos do que eu falei que seria né, meia hora, mas espero que tenha valido a pena.

E – De boa, eu também falo pra cacete, sou mó converseiro.

P – Pra mim quanto mais você falasse melhor haha, mas beleza, obrigadão.

E – Qualquer coisa dá um salve.

P – Bom resto de dia, bom trabalho, valeu.

Entrevista com o entregador André

P – Pesquisador

E – Entrevistado

19 de julho de 2022.

P – Bom, vamos lá? Pra começar eu queria pedir pra você contar um pouco sobre você, quem é o André, quantos anos, se é de Prudente mesmo, como você se enxerga, se é branco, negro, enfim, se você é formado em algo, se é casado, conta um pouco pra gente começar a se conhecer e ir ficando mais fácil.

E – Certo. Bom, eu sou o André, tenho 26 anos, sou um homem negro, solteiro e sou aqui de Prudente mesmo. Nunca fiz nenhum curso nem nada do tipo, mas sempre trabalhei.

P – E você sempre trabalhou com entregas? E, no caso, o iFood, começou quando?

E – Não, na verdade eu já fiz de tudo, as entregas em si têm pouco tempo. Eu vi o pessoal fazendo e conseguindo se virar, tirar uma grana legal e aí uni o útil ao agradável pra mim, já que já tinha uma moto resolvi tentar. Aí fiz o cadastro e comecei no meio de 2019 mais ou menos, não lembro ao certo.

P – Mais de dois anos então, antes da pandemia.

E – Sim, antes. Durante a pandemia eu continuei até e veio mais um monte de gente, era o que tava tendo na época.

P – E você atualmente, trampa com entregas só ou tem outra coisa pra complementar a renda?

E – Agora eu tô só com entregas, eu cheguei a estar em mais de um aplicativo e tentar direto com restaurante, mas ultimamente não tem valido a pena ser registrado. Os lugares estão pagando mal. Até mesmo entre os apps tá ruim. O iFood é o que paga melhor. Eu foco no iFood por isso, é onde tá pagando mais.

P – E com essa grana do iFood, que é onde tá pagando mais pelo que você falou, você consegue morar bem, como funciona essa questão de residência pra você?

E – Morar bem não, na real, consigo, mas de aluguel né. Não tenho ainda uma casa própria e nem nada de luxuoso, mas me serve e pra mim tá ótimo por enquanto, vamo ver se mais pra frente consigo juntar um dinheiro e comprar algo.

P – Já que você comentou do aluguel, indo um pouco pro lado financeiro, hoje você consegue tirar, em média, quanto com o iFood? E dá pra sobrar um dinheiro pra lazer, pra gastar com você mesmo ou é contado?

E – Varia muito, agora mês de férias normalmente dá uma movimentada, perto de feriado, é bem difícil te falar, mas um pouco mais de R\$2000 eu acho. A gente saca a cada duas semanas então também têm isso, não é um salário mensal de fato, mas eu faço meu controle, consigo pagar as contas e dá um pouco pra aproveitar, tomar uma cerveja no final de semana, comer alguma coisa diferente, nada muito caro também, mas varia muito. Têm mês que é mais apertado, outros que são melhores, é isso.

P – Certo. Bom, pra finalizar essa parte do seu perfil, você falou que já andava de moto antes, então é com ela mesmo que você faz as entregas e ela é sua mesmo?

E – É com ela, tá quitada, é minha. Essa é a segunda moto que eu tenho já, tive uma outra que consegui logo que tirei a carteira anos atrás, e mais recentemente têm essa. Eu gosto dela, gosto de moto num geral, mas não sou fissurado, não saio trocando os modelos direto, até porque não tenho condições, mas ela me serve e cumpre o seu papel, é meu objeto de trabalho e meio de transporte nas horas vagas, ainda mais que eu sou sozinho, não preciso de um carro.

P – Você já comentou por cima, mas me conta um pouco mais de como você foi parar nas entregas. A motivação que teve, se pretende continuar, fala um pouco da visão que te levou pra esse ramo e se alguma coisa mudou ou continua.

E – É, que nem eu falei, eu já fiz de tudo antes do iFood. As entregas em si surgiram mais pra eu ver como era, era algo que eu não tinha tentado ainda e foi dando certo. É puxado, não vou falar pra você que não é, principalmente por conta dos dias de mais movimento né. Antigamente quando eu tava em outros lugares era muito o segunda a sexta tradicional, sabe? No iFood não, você tem um certo movimento durante a semana, mas é o fim de semana que bomba, então eu tive que me adaptar pra rotina, mas depois que peguei no tranco vai. Mas assim, eu também não sei se eu quero continuar muito, vai que mais pra frente a vida dá uma virada, eu não tenho nem 30 anos ainda, sou solteiro, morando sozinho, muita coisa pode acontecer, se tiver alguma mudança e eu precisar de mais estabilidade, por mais que eu veja que não esteja compensando muito a CLT hoje, você percebe que a vida social também vai te cobrar. Por isso cara, eu acho que a minha visão sobre as entregas, que você tinha perguntado né, ela foi uma antes de eu começar, eu tinha a curiosidade e “opa, deu certo aqui”, e fui continuando, mas se tiver que parar eu vejo outra coisa.

P – E como, eu sei que você mora sozinho e é solteiro e tal, mas e sua família, mãe, pai, ou quem seja mais próximo a você, vê o seu trampo com o iFood, eles apoiam, falam alguma coisa sobre?

E – Eu tenho uma irmã que têm mais ou menos minha idade, ela tá na faculdade estudando, meus pais são separados e eu não tenho um contato tão próximo assim, mas eles são bem de boas, eu sinto que eles percebem como um emprego de jovem, porque é meio que a real né, você olha pros entregadores, a rapaziada que faz esses corre é tudo moleque na maioria, pouca gente mais velho. Mas, que nem eu falei, como eu já fiz outras coisas antes, eu acho que eles não ligam muito, é um emprego comum igual qualquer outro. Minha irmã, que eu falo um pouco mais, ela talvez por estudar, já seja um pouco mais crítica, mas nada que incomode, é cada um muito na sua, se respeitando pra caramba mas tocando a vida.

P – Certo, bom, eu queria agora falar um pouco do seu dia a dia, seu cotidiano. Você comentou agora a pouco que adaptou sua rotina pros finais de semana, que é onde bomba. Me conta mais ou menos quantos dias por semana e horas por dia você costuma trabalhar.

E – Foi isso, eu antes trabalhava de segunda a sexta mesmo, agora eu normalmente faço de terça a domingo, as vezes todos os dias. Vai depender muito, entende? A gente que tá trabalhando com o iFood não é igual ao cara CLT hoje, como a gente consegue tirar uma grana maior conforme mais a gente trabalhar, vale a pena eu as vezes fazer uma semana direto. Aí eu vou parar mesmo só quando eu preciso, se tiver algum compromisso, ou algo do tipo. E tem outra, muito difícil de eu parar em final de semana, é onde tem mais pedido, não dá pra dar mole assim.

P – E você consegue saber quantas horas mais ou menos você faz por dia?

E – Isso acaba sendo outra coisa que varia. O que eu consigo te falar é que eu faço umas 10 horas acho, porque eu faço entrega no almoço, então vai, das 11h as duas da tarde, aí o fluxo cai e eu aproveito pra voltar pra casa, almoçar e dar uma descansada, aí quando é umas seis horas eu volto de novo e fico até meia noite mais ou menos. Isso dá quanto? Onze as duas... três horas, mais depois a noite das seis a meia noite que é... seis, seis mais três, é umas 9 horas, um pouco mais, um pouco menos, gira em torno disso. Mas é o que eu te falei, varia muito.

P – E esse período que você trabalha, você comentou que faz de tarde um pouco e a maior parte a noite pelo que deu pra perceber, é você mesmo que escolheu esses horários?

E – Foi, eu que decidi. Tem uns camarada que fazem em outro horário, a gente observa né, vê o que tá dando mais certo, vai tentando até achar o que melhor te serve. Eu quando comecei

eu fazia outros horários, na verdade fazia mais a noite só, mas percebi que perdia um bom fluxo durante o almoço. E tem isso, a gente escolhe o horário, mas acaba que vai ter sim os dias e hora mais movimentado, querendo ou não a gente tá levando comida, e é tradicional almoçar e jantar mais ou menos no mesmo horário, não dá pra eu querer fazer entrega de tarde e de manhã achando que vou conseguir me dar bem. Tem um pessoal que entrega, tem gente toda hora na verdade, você sabe, você usa ou deve usar o iFood, se quiser abrir agora aqui e pedir alguma coisa vai vir alguém entregar, mas a maior parte dos pedidos vai ser mais tarde, quando tiver de noite, pessoal volta pra casa do trabalho, faculdade e quer pedir alguma coisa, é quando eu vou estar lá pra entregar.

P – Pode crer, faz sentido mesmo.

P – E nesse período seu fora do trabalho, seja no dia que você tira de folga mesmo, ou até mesmo nesse intervalo entre almoço e janta, você acha que dá pra descansar, sente falta de como era antes, com o sábado e domingo livres e tal, você acha que tá bom de descanso ou queria mais? Aí, pra já emendar e deixar você falar, conta também um pouco do que você gosta de fazer fora do serviço, de lazer.

E – Cara eu sou bem caseiro, eu fico em casa mesmo em dia de folga. Como eu trabalho na rua a semana toda já, eu não sinto muita necessidade de sair, dar uma volta, tomar um vento na cara, isso eu já faço quase todo dia. Ainda mais durante os dias de trampo mesmo, esse intervalo que eu tenho na tarde é os momentos que tiro pra resolver uma parada ou outra, passar em mercado, essas coisas, então chega o dia que eu tô em casa de folga mesmo eu gosto de ficar de perna pro ar, tenho um videogame que gosto de dar uma brincada, fico vendo TV, passa os dias mais de boa. Agora, se eu sinto falta da folga? Sinto, claro que sinto, não vou mentir pra você. Ninguém gosta de trabalhar. Você pode gostar do seu trabalho, eu gosto do meu, que nem eu te disse, eu uni o útil ao agradável, mas não quer dizer que eu goste de trabalhar em si. Então sim, sábado e domingo em casa era muito bom, mas o dinheiro que eu consigo tirar compensa porque vai do meu esforço. Antes, por mais que eu me esforçava, eu tinha um salário determinado e tudo os descontos de CLT que não tinham como eu vencer. Agora eu sei que se eu me esforçar mais eu vou conseguir mais, então se eu tenho alguma meta, algum objetivo no mês, sei lá, quero fazer um churrasco um dia e chamar uns parceiros, eu vou e faço um pouco mais de horas, pego mais o período da tarde ou sei lá, fico até um pouco depois da meia noite, faço a semana completa, mas eu sei que vou conseguir um pouco mais de grana e ficar mais tranquilo com meu objetivo.

P – E você falou essa questão do salário, de quanto você ganha, você consegue saber quanto de uma entrega que você faz fica pro aplicativo, quanto vai pra você e quanto o restaurante ficou?

E - Para te falar a verdade a gente não sabe e nem tem como saber. Quando aparece a entrega pra nós ela já vem com o valor que fica pra gente. Hoje mesmo eu fiz uma entrega que apareceu lá R\$8,50 e foi o que eu ganhei, R\$8,50. Mas eu imagino, porque as vezes a gente pega e vê a nota do pedido, eu imagino que esse valor varie muito também. Não faz sentido as vezes, sei lá, o cliente pediu um lanche que foi R\$20, se eu ganho R\$8 na entrega, os R\$12 restantes é muito pouco pros dois né.

P – Pro iFood e pro restaurante?

E – Isso. Eu não sei como funciona, mas imagino que seja bem variado e complexo, porque se for pensar agora por cima, não faz sentido.

P – Eu imagino então que, já que você tá falando que é bem variado, você não tenha muita noção de quanto você consegue ganhar por mês né? Mas consegue por em proporção de comparar com seu último emprego por exemplo, se é mais ou menos?

E – Mais, com certeza mais, se não eu não continuaria entregando né? Agora um valor certo eu não vou conseguir te dizer mesmo, mas vamos colocar que eu ganhava um pouco mais de um salário mínimo antes, coisa de R\$1600 e pouco, hoje eu devo tirar um pouco mais de R\$2000, mais ou menos.

P – Beleza. Bom, vamo fechar essa parte aqui da entrevista do seu dia a dia perguntando se você já sofreu algum tipo de violência trabalhando, isso vale pra desde as mais graves, agressão, roubo, furto, até as mais, vamos dizer, leves, xingamentos, brigas de trânsito, essas coisas e algum acidente que você tenha sofrido.

E – Briga de trânsito já, mas não muito também. Motoqueiro não é respeitado no Brasil né, eu vejo isso como um problema que nem é só de Prudente, mas de todo lugar, o cara que tá no carro se vê no direito de desrespeitar a gente no trânsito, então sim, já tive discussão, xingamento e tudo mais, só que a cidade é pequena, o trânsito é mais travado em alguns momentos mas não é muito também, tem seus perigos, muito cara louco dirigindo por aqui, mas acontece. Agora roubo, furto nunca. Eu já vi história de outros caras que foram roubados mas foi em situações específicas, em uma quebrada mais a noite, quando tava mais sozinho sabe? Entregando por aqui, perto do centro, parque do povo, essas áreas mais movimentadas é difícil. Você perguntou de acidente né? Só eu sozinho mesmo, de cair da moto. Nunca bati, nem nada mais grave que envolva terceiros, sempre foi eu sozinho. Umas três ou quatro

vezes, mas ainda bem que foram mais tranquilos, alguns arranhões na moto só, arqueei com o prejuízo, mas pelo menos eu continuei bem pra trabalhar.

P – Certo.

P – Eu tava quase esquecendo aqui, mas dá pra emendar no próximo tópico que eu tinha separado pra te perguntar. Você foi falando de como é seu dia a dia, seus horários, como funciona esse seu ritmo de entregas, eu queria saber se você, depois de tudo isso, se você enxerga seu trabalho de alguma maneira precarizada, sua relação com o iFood e tal, como você enxerga isso, e se você percebeu alguma mudança do período pré, durante e agora saindo da pandemia.

E – Teve uma mudança grande na época... dá época, no caso, antes da pandemia pro durante. Os restaurantes mudaram, muitos fecharam, os que não fecharam a gente não entrava mais, ficava na porta esperando, se entrava tinha uma área de espera, davam álcool. O iFood em si dava algumas instruções, mas coisa básica, que todo mundo falava sabe, de lavar a mão quando desse, passar álcool, usar máscara. Mas isso tudo foi engrenando, não foi do dia pra noite, aí quando virou costume, a pandemia foi diminuindo, foi relaxando né, depois da vacina o pessoal no geral começou a ficar mais de boa, por mais que ficasse as vezes naquele restringe e para de máscara, que tinha hora que era obrigatório, hora que não era, mas aí foi voltando ao que era antes. Hoje você ainda vê muito lugar que tem álcool disponível, vários restaurantes a gente não entra mais, isso mudou bem.

P – E sua relação com o iFood?

E – Minha relação com o iFood é normal. Eu sei que ele não vai me ajudar em muita coisa, mas também não teria muito como né. Mas falar que é ruim não acho. Eu consigo trabalhar e tirar minha grana, eles não atrasam pagamento, diria que é uma relação normal.

P – Entendi.

P – Pra fechar, vai até bater direitinho com a meia hora que eu falei pra você, me conta um pouco dos seus planos pro futuro, se você quer continuar com as entregas, se quer tentar outra coisa, as vezes fazer um curso, estudar. Quais seus planos pra frente?

E – Tranquilo, cara eu não sei, eu não tenho muito a cabeça tão lá na frente sabe? Eu acho que enquanto tiver dando certo aqui, e já faz um bom tempo, eu continuo. Se tiver oportunidade de melhorar eu posso ir atrás, não seria novidade mudar de área e tem outra também né? Eu não tenho nem 30 anos ainda, sou solteiro, ninguém sabe o que pode acontecer no amanhã, então eu tô aberto. Você falou de estudar, de estudar mesmo, uma faculdade assim, eu não penso não, mas algum curso que me propicie mais pra frente algo eu

faria. Vamos supor que precisasse de um curso, tipo esses do SENAI, sabe? Profissionalizante? Se precisasse disso pra fazer as entregas hoje eu faria, porque é o que eu tô fazendo e tá dando certo, então eu não sei muito bem o que vai vir pela frente, mas o que vier e der certo eu tô abraçando.

P – Bom, é isso então. Se você quiser falar mais alguma coisa, esteja aberto aí, se não a gente pode finalizar por aqui.

E – Não, acho que é isso. Pedir até desculpa pra você por ter sido mais corrido, tô meio sem tempo esses dias.

P – Relaxa, a gente conseguiu passar por tudo que eu queria falar, eu entendo seu tempo, a gente viu um pouquinho de como é seu dia a dia aqui né, deu pra perceber que é corrido haha.

E – Pois é, mas acho que é isso então cara.

P – Beleza André, ó, de novo, muito obrigado por ter tirado esse tempo e participado, vai me ajudar muito. E bom trabalho aí hoje.

E – Valeu, boa sorte aí no seu projeto também.

Entrevista com o entregador Felipe

P – Pesquisador

E – Entrevistado

11 de junho de 2022.

P – Pronto aqui, beleza. É, vamos começar então e aí eu vou pedir pra você se apresentar, contar um pouco sobre quem é você pra eu poder meio que traçar um perfil e facilitar nosso bate papo.

E – Mano, eu sou o Felipe, tenho 20 anos, sou aqui de Prudente mesmo, moro um pouco pra perto ali da UPA Zona Norte, perto do Guanabara, tá ligado?

P – Sei, sei. E que mais, você é solteiro, casado, mora com a família, como é sua dinâmica familiar.

E – Parceiro eu sou solteiro, que minha namorada não escute isso né haha, mas solteiro no papel mesmo, moro com minha família, ainda não consegui sair de casa, mas tamo tentando juntar uma grana pra ver um espacinho meu aí e quem sabe juntar com a minha patroa no futuro.

P – E só pra colocar aqui, mais pra fim de estatística mesmo, não precisa se preocupar, que nem eu falei vai ser anônimo, você falou que tem namorada né, então se considera um homem hétero?

E – Sim, sim, sou hétero, namoro uma mulher.

P – Beleza.

P – É... bom, e me conta, você tem 20 anos, é mais jovem, do pessoal que eu consegui contato até agora é um dos mais novos, se não o mais novo. Você já teve algum outro emprego antes ou começou direto com o iFood?

E – Mano eu não trabalhava antes não. Graças a Deus aí minha família teve uma condição um pouco melhor, nada de luxo, mas conseguimos manter uma vida legal. Eu estudei sempre em escola pública então não tinha gasto com isso né, a gente também não mora num lugar caro, é mais suave pra se virar com grana, meus pais ambos trabalham, eu não dei muito gasto, então quando eu acabei a escola já entrei na autoescola pra tirar carta, queria ter uma moto né, onde eu moro lá, e tudo a rapaziada da escola também tava pegando moto, eu quis ter. Aí foi o que fiz, meu pai, minha mãe também, ajudou no começo, aí logo que eu tirei eu comecei a tramar com iFood e fui pagando a carta e pagando o que meus pais me ajudaram. Hoje eu já tô livre desse débito aí com eles né, porque a carta é rápida, então em menos de seis meses depois eu consegui pagar meus pais, aí é as prestações da moto que ainda tenho hoje em dia.

P – Então essa moto que você comprou é sua mesmo e é com ela que você faz as entregas hoje?

E – Isso, eu consegui lá entrar num consórcio, também com ajuda dos meus pais, que foi outra coisa que eu paguei eles, não gosto de ficar devendo pra ninguém, tá ligado? A gente quando cresce numa realidade mais simples, mais humilde. Não gosta de dever, é cada um com suas contas e tentando sempre tá em dia com elas. Meus pais me deram essa chance, esse empurrão inicial vamo colocar assim, mas eu fiz questão de retribuir, até porque eles nunca deixaram faltar nada em casa, nunca faltou um prato de comida na mesa, nunca esbanjamos, mas sempre tinha uma coisinha ali. Minha mãe faz salgado pra vender também, então até isso ajudava, era algo gostoso pra comer de final de semana, diferente, tá ligado?

P – A moto você ainda tá pagando então? Das contas aí, foram a carta e a moto, seus pais ajudaram em ambas né?

E – É, a carta foi até eu conseguir a moto e começar a trabalhar, mesma coisa a própria moto. Te falar, foi a vez que a gente mais passou um aperto assim, porque antes não tinha um gasto

tão alto assim, aí foi dois de uma vez, por isso eu tinha na cabeça que tinha que começar a ganhar logo a grana pra poder pagar eles e estabilizar.

P – Entendi.

P – E hoje em dia, sabendo que você tem essa prestação da moto pra pagar ainda, os seus ganhos, eles tem sido o suficiente, como tem sido pra você essa parte financeira?

E – Mano eu hoje em dia consigo tirar uma grana bem boa, eu fico até meio assim de comentar, meio pá, tá ligado...

P – Não precisa falar valor específico se não quiser, tranquilo isso é com você.

E – Não, não é nem por isso, é que eu vejo eu hoje aqui com 20 anos e ganhando até mais que minha mãe e meu pai junto sabe, eles me criaram, sustentaram a casa assim. Mas eu sei que também só tô conseguindo isso por causa da ajuda deles lá atrás e porque eu preciso muito dessa grana pra ir pagando as minhas contas. É aquilo né mano, quanto mais você ganha, mais gasto você vai ter. Então eu hoje tiro por mês acho que uns R\$4 mil, mas desse dinheiro eu ajudo em casa, pago as prestações, tem a namorada que eu tento fazer um agrado também, por mais que o tempo seja corrido, eu tento compensar, então eu tenho um gasto um pouco mais elevado, mas é aquilo, eu ainda moro com meus pais, então diminui um pouco né, não tem um aluguel, um financiamento que fala né, quando compra casa, enfim, não tem esse custo. Mas eu também tô, que nem eu já te falei, juntando aos pouquinhos pra ver se mais pra frente eu arrumo um cafofo pra mim.

P – Pode crer, maneiro.

P – Ok, agora indo pra uma outra parte da conversa, eu queria saber por que o iFood. Por que fazer entregas, o que te motivou, eu sei que você já comentou mais ou menos por cima, mas se puder contar um pouquinho com mais detalhes, aí já fala também se foi sempre o iFood ou se teve outro aplicativo ou até mesmo entrega pra algum restaurante fixo específico.

E – Foi quase algo planejado. Na verdade eu não sei se planejado seria a palavra, mas pensa comigo, eu queria a moto né? Falei pra você que a rapaziada tava tudo com moto, pessoal do bairro também, eu queria. Aí eu pensei que teria que dar um jeito de pagar a carta e a própria moto, então o jeito mais fácil seria usando ela mesmo, e tinha o iFood, que aí eu já consigo te responder, fui direto com o iFood, não tentei nenhum restaurante em específico já que eu queria o máximo de dinheiro e oportunidade, eu não queria ficar preso em um lugar só, com um horário só, precisava pagar as contas, então com o iFood é qualquer hora. E também não compensa trabalhar registrado. Quando que você vai tirar R\$4 mil? Tem tudo os descontos e mais que tiram no salário, não vale a pena. Aqui eu vou e tiro limpo esse dinheiro. Eu vejo

pelo meu pai, ele é registrado e tem isso, minha mãe não é, mas o dela é mais encomenda, pedidos e essas coisas. Com o iFood eu consigo o suficiente e ainda sobre um pouco.

P – E seus pais eles te incentivam? Como eles veem seu emprego?

E – Incentivam, não tem nem porque não né? Eles viram que deu certo, eu consegui pagar o que eles me ajudaram e tô conseguindo me virar hoje, ajudo em casa, tenho minhas coisas, então eles acham maneiro. E é aquilo que eu comentei, eu consigo ganhar mais que eles até, então é até um pouco de orgulho pra eles eu acho, tipo como se o filho tivesse dando certo na vida eu acho, pelo menos eu gosto de pensar assim, tipo “graças a Deus a educação que a gente deu pra ele e o esforço valeu a pena”, tá ligado? Eu acho que eles pensam isso. Nunca sentei pra conversar com eles específico sobre isso, mas eles se preocupam, eles veem né, a hora que eu saio, a hora que eu chego, o tanto que trabalho, então eles estão presentes ali me apoiando e vendo pelo que eu passo

P – E você, como você vê seu trabalho, sua relação com o iFood. Você diria que é precarizado de alguma forma?

E – Mano... Porra, eu não sei cara. Precarizado seria o que? Ser ruim? Porque eu não acho que é ruim. Eu acho bom, obvio, a gente tromba no dia a dia uma galera que tá mal, fudido de grana e tal, eu sou um caso diferente, pra mim tem dado super certo, graças a Deus, mas não sei. Eu acho que se for olhar num todo, eu penso na galera que vejo e tenho um pouco de contato que também é iFood, principalmente os nuvem que nem eu, é bem desigual no sentido de oportunidade, tem cara que não pega o tanto que eu, mas também não trabalha tanto, tem outros que sei lá, pega uma grana porque trabalha nos horários de maior movimento, mas num todo, em tempo mesmo, não vai muito. Eu acho que se for olhar por essas questões assim é bem desigual, mas pra mim funciona, e se comparar na grana com alguém registrado, quem tem carteira mesmo, eu tiro mais sabe, então sei lá, não consigo te responder essa eu acho, não tinha parado pra refletir sobre.

P – Tranquilo, acho que deu pra ter uma ideia do que você quis dizer, é legal ver essa sua visão também, de qualquer forma. Vamo pra uma parte que eu separei aqui que é pra conhecer um pouco do seu cotidiano. Me conta sobre o seu trabalho em si, que dias você faz, quantas horas, você falou que faz vários períodos, conta também isso, se é de dia, de noite, como é seu cotidiano.

E – Mano eu normalmente vou todo dia. O que eu acabo fazendo as vezes é, vamos supor, quero sair com minha namorada hoje a noite, então eu pego e hoje faço só durante o dia pra

dar pra sair a noite, sabe? Mas no mais eu costumo ir todo dia. Só que é raro, por exemplo, eu sair com ela de final de semana. Eu sei que pra ela é chato, é complicado, mas foi meio que um acordo entre nós. Só que aí também de final de semana quando tem que sair, fazer alguma coisa, a gente faz de dia, porque a noite é quando tem mais pedido né, sexta e sábado principalmente. Ela estuda a noite, tá na faculdade, ela faz lá na UNOESTE né, então assim, dia de semana é meio raro sair a noite, e ela trabalha de dia também, foda a vida, os horários não batem muito. Por isso de vez em quando, sábado, domingo assim se ela tá comigo antes do trampo ou quer sair depois ela até vai comigo na garupa, que aí a gente fica junto, conversa entre um pedido e outro, e já tá junto pra depois né.

P – E o período, quantas horas mais ou menos você faz?

E – Ah é. Mano, isso é bem, sei lá, como eu posso falar, relativo? É bem relativo. Eu costumo ficar da hora do almoço até a noite, então pega tarde e noite sabe? Normalmente como pela rua mesmo, então fico o dia todo fora quase, não sei quantas horas dão direito, mas sei lá, bota que se eu começo meio dia, uma hora, no almoço, e eu fico até a janta, deve dar umas 12 horas. No começo eu tinha um pouco mais de controle sobre isso, ainda mais porque foi na época da pandemia né que eu comecei, então era um pouco mais restritivo as coisas, então ali eu me controlava mais. Agora eu tô na rua em busca do movimento e eu gosto também, tá ligado? Melhor que ficar enfurnado dentro de casa passando calor, pelo menos tô tomando vento na cara, procuro uma sombra entre uma corrida e outra, é gostoso.

P - Nesse período que você tá trabalhando com o iFood, você sofreu algum acidente ou violência? E com violência pode ser além de agressão física, mas verbal também, xingamentos, essas coisas, ou até mesmo mais extremo, algum furto ou roubo?

E – Graças a Deus nunca fui roubado, nem nenhum amigo meu próximo, nem nada. A gente na quebrada conhece tudo a rapaziada e eu sei, é triste, mas é a realidade, tem muitos caras que tavam com a gente na escola que seguiram pra vida do crime né, a vida é complicada, cada um segue o rumo que escolheu, uns tem que ir trabalhar cedo pra colocar comida em casa, outros escolhem esse caminho pra sobreviver, mas acaba que eu em si nunca passei por isso. Não que por eles me conhecerem, não é isso que eu tô falando, mas é mais do sentido de, como eu sou de uma quebrada considerada mais “perigosa” a galera respeita, e quando tô trabalhando mais pro centro, aqui perto do shopping e tal, é bem mais tranquilo. Agora acidente nunca, eu quase bati algumas vezes, nessa de tomar fechada de carro, ônibus, as vezes semáforo fecha e o cara freia com tudo, mas graças a Deus nunca tive nada de grave assim não. Mas já vi parceiro nosso de entrega tomando tombo, uns mais feios, outros mais

suave, pista molhada em dia de chuva, tá ligado? Eu tento ser cauteloso né, principalmente pelas responsabilidades que eu sei que tenho.

P – Bom, já que você acabou já comentando bastante assim do seu cotidiano, o que você faz fora, em momentos livres, que pelo que eu percebi não são muitos né, pra fechar essa parte do seu cotidiano, só sendo um pouco mais direto mesmo, mas você acha que esse tempo de descanso que você tem agora é suficiente?

E – Eu quase não tenho né? Mas eu penso o seguinte, mano: quanto mais eu fizer agora, mais eu vou estar suave no futuro. Mais eu vou poder ter uma condição de descansar mais dias lá na frente, ainda mais se pensar que minha namorada vai ter acabado a faculdade dela, vai estar trabalhando também, então se a gente juntar vai ter uma condição legal, então não é que eu ache o suficiente, mas é o que eu aceito pra mais pra frente conseguir meus objetivos.

P – Entendi, faz sentido.

P – Bom, partindo agora meio que pro final, você foi comentando bastante das coisas que eu ia perguntar no decorrer, foi legal isso, então sobrou pouca coisa agora de fato, mas em relação a pandemia, você falou que começou durante né, então você não tem muito a visão do que era antes, mas qual foi a sua realidade de trabalho durante a pandemia e agora no final dela, com as medidas afrouxando, percebeu alguma mudança?

E – Ah sim, mudou né, desde a relação em casa, com meus pais falando pra ter cuidado, até o próprio iFood mandando mensagem. A gente tinha que tá direto passando álcool, usando máscara na hora da entrega e de pegar o pedido, agora não, agora tá bem mais tranquilo. Mas assim, tem uns hábitos que eu acabei acostumando mesmo e mantendo, então não custa nada se eu ver que têm álcool no lugar eu passar, gosto sempre de limpar minha bag, esse tipo de coisa sabe, por mais que já tenha vacina e tal, tem outras doenças por aí né, uma gripe, alguma coisa do tipo também pode me tirar do trampo por um tempo, então não custa.

P – Beleza, e pra fechar, vamos falar um pouco do futuro. Quais são seus planos, suas perspectivas pro futuro com relação ao trabalho. Quer ficar com o iFood por mais quanto tempo, se sim, espera que mude algo? Se você também pensa em ir pra outra coisa, ou estudar, fazer um curso, me conta um pouco sobre isso.

E – Mano, que nem eu te falei, eu tento juntar aos poucos uma grana pra mais pra frente arrumar um lugar pra mim, quem sabe juntar com a minha namorada, ver de casar sabe? Ela terminando a facul também ajuda, tá fazendo psicologia então se começar a trabalhar vai entrar uma grana pra ela, e aí eu quem sabe? Eu sempre me perguntei o que eu poderia fazer

né, mas não sei se faculdade pra mim ia compensar, nunca fui muito de estudar. Por mais que tenha feito a escola normal, não sou muito fã hahaha. Mas não sei, mas o que eu sei é que quero ganhar dinheiro, então hoje é o iFood né, mas eu não consigo me ver lá pra frente ainda com isso, por dois motivos, primeiro idade né, eu hoje tô com 20, mas não imagino um cara de 50 anos andando de moto pra entregar comida, e tem também o fator pessoal né. Imagina sua esposa no futuro aí, psicóloga, ganhando o dinheiro dela, com as coisas dela, e eu sendo motoboy? Nada contra, eu sou, eu gosto, ganho dinheiro com isso, mas quero ter mais tempo e estabilidade pra mim e pra ela. Então se tiver algum ramo que vá me ajudar com isso e surgir eu topo tentar, agora o que seria eu não sei. Tem bastante coisa hoje em dia de tecnologia que dá dinheiro né, quem sabe fazer algum curso na área pra me especializar né, são possibilidades que eu ainda não sentei de fato pra pensar e olhar com calma, mas que poderiam vir a surgir. Então eu acho que é isso.

P – Bom, se você não tiver mais nada que queira comentar, acrescentar aí a gente pode encerrar por aqui, passamos por tudo o que eu tinha anotado aqui pra gente discutir mais ou menos e agora você quem diz.

E – Não, acho que não tenho nada não. Mais curiosidade cara, nunca vi isso de alguém vir conversar com a gente. Você comentou que é seu trabalho isso né?

P – Isso, é uma pesquisa e eu quero entender quem é o entregador do iFood aqui em Prudente, porque tem suas diferenças pro resto do país né. Eu, por exemplo, não sou daqui, eu sou de São Paulo, eu faço a faculdade aqui então escolhemos Prudente como área de estudo, esse no caso foi um dos motivos né, mas pra ter essa visão comparando o entregador aqui, em São Paulo, em outros estados, e até mesmo fora do país né, os outros países, alguns vizinhos aqui ainda tem o iFood, mas os outros tem os próprios aplicativos em que a realidade pode ou não ser parecida né.

E – Caralho, maneiro. Pô, muito bacana mesmo. E aí vocês divulgam o resultado depois, como é? Porque agora eu fiquei curioso.

P – Bom, assim, eu tenho meus relatórios que eu preciso enviar como prova do andamento da pesquisa né, eu apresento trabalhos sobre em eventos, então tem um pouco a divulgação aí, mas acaba que fica meio restrito ao pessoal da área mesmo né? Quem estuda isso, pessoal da faculdade, os acadêmicos que a gente chama. Divulgar assim mais pro público mesmo, pra vocês, terem um retorno direto não têm, mas isso vai ser provavelmente meu TCC, que é meu trabalho final no curso né, que eu comentei com você que eu faço Geografia na UNESP e lá temos a licenciatura, que é pra você poder dar aula, e o bacharel, que é pra você ser Geógrafo mesmo, trabalhar em empresas e etc., e enfim, no bacharel precisa de um trabalho

final, que eu provavelmente vou utilizar os resultados que eu tenho tido nesses anos de pesquisa, então ali sim vai ter uma forma de divulgar, porque vai ser um trabalho todo estruturado que o pessoal vai poder pesquisar na internet, por exemplo, e achar lá e ler, entendeu?

E – Entendi. Porra, mas tinha que ter uma divulgação maior né, porque eu achei bem legal assim, mas que bom que pelo menos tem um pessoal interessado né.

P – Sim, sim, tem bastante gente que pesquisa essa área, é só procurar de fato, mas é que a mídia muitas vezes não tem interesse né? O iFood faz aquele lobby dele né, injeta dinheiro em publicidade na TV e não vai querer que passe uma reportagem sobre alguma manifestação, ou alguma pesquisa sobre a condição do trabalho de vocês, não é interessante pra emissora e pro aplicativo. Mas é isso.

E – Entendi.

P – Bom, se não têm nada mais pra acrescentar, podemos encerrar?

E – Sim, por mim sim.

P – Beleza. Felipe, muito obrigado por ter aceitado conversar comigo, ainda mais tirando um tempo hoje, véspera de dia dos namorados, você que namora, e sábado. Me ajudou muito.

E – Que isso cara, eu já tinha te deixado na mão outro dia, quis só compensar hoje. Mas é isso.

P – Fechou.